:::: JOSÉ RIUS Y CASAS ::::

MARCIAL TRILLA Y ROSTOLL

EL PLEITO

DE LAS

ZONAS FRANCAS

PUBLICACIÓN
del
CENTRE CATALÀ

ZARAGOZA
1915.

EL PLEITO DE LAS ZONAS FRANCAS

Conferencias pronunciadas en el Centro Mercantil, Industrial y Agrícola de Zaragoza, durante el cursillo organizado por el Ateneo de esta Ciudad, los días 9 y 13 de Enero de 1915, por

JOSÉ RIUS Y CASAS

Y

MARCIAL TRILLA Y ROSTOLL

Presidente y Secretario respectivamente de la Junta Directiva del CENTRE CATALÁ

CENTRE CATALÁ ZARAGOZA

PUBLICACIÓN

del

CENTRE CATALÁ

ZARAGOZA

1915.

Reunido el Centre Catalá *en Junta general el día 23 de Enero de 1915, y a propuesta del socio Dr. D. Jesús M. Bellido, se acordó por aclamación haber visto con gran complacencia la intervención de los señores D. José Rius y Casas y D. Marcial Trilla y Rostoll, en el curso de Conferencias organizado por el Ateneo de Zaragoza para tratar de la cuestión de las Zonas Francas, y que a expensas de la Sociedad se publicasen en un volumen las conferencias de dichos señores como alta demostración de afecto y cariño.*

Día 9 de Enero de 1915.

Conferencia de D. José Rius y Casas, Catedrático de la Facultad de Ciencias de la Universidad y Presidente del CENTRE CATALÁ de Zaragoza.

Señores:

Más que vuestra atención, que confiadamente espero no me negaréis; más que vuestra benevolencia, que mucha necesito, y que fundadamente confío me la otorgaréis, debo, al comenzar esta conferencia, pediros perdón por mi osadía. Porque osado ha podido parecer mi propósito de venir a hablaros en favor de las zonas francas o neutrales, aquí en Zaragoza, donde se ha levantado bandera en contra de este proyecto, donde parece haberse formado unánime opinión contraria a las zonas neutrales, por los perjuicios que se dice han de irrogar a la industria del interior de España, y de un modo muy especial a la industria aragonesa.

A todos pido, pues, perdón, atención y benevolencia, y de todos lo espero, especialmente de aquellos (no faltarán algunos entre los que me escuchan) que se hayan abstenido de formar juicio acerca del asunto, por no conocer hasta este momento sino lo que se ha dicho o escrito en contra de las zonas francas, por no haber tenido ocasión todavía de oir o leer nada que se dijera o escribiera en su favor.

El por qué de mi intervención.

Cuando entre las estridencias de los últimos días del año pasado vi anunciado el proyecto del Ateneo de organizar un cursillo de conferencias acerca de las zonas neutrales, entendí en el acto que se trataba de conferencias de carácter científico, en las cuales, como en todas las manifestaciones culturales del Ateneo de Zaragoza, se ha respetado siempre la libre emisión de criterio por parte de los conferenciantes; y creí de mi deber aprovechar la ocasión que se me ofrecía, pidiendo en este cursillo un turno para exponer mi criterio favorable al proyecto de Ley que tal polvareda ha armado, antes y después de su lectura en el Congreso. De esta manera, los que tantas ocasiones habéis tenido de oir y leer alegatos en contra de las zonas neutrales, podréis oir también las razones en que me fundo al defenderlas, y pesar escrupulosamente unos y otras, antes de formar juicio definitivo.

Si yo creyera que tienen algún fundamento los decantados perjuicios que se dice que las zonas francas han de irrogar a la industria del interior de España, y especialmente a la aragonesa; si yo abrigara la más pequeña sospecha de que pudiera ser cierto que el establecimiento de la zona neutral en Barcelona habría de ocasionar la ruina y la despoblación de Aragón, cerraría en este instante mi boca con la mordaza del sufrimiento. Si yo temiera que mi lengua pudiera rebelarse contra las órdenes que le imponga mi voluntad, y a pesar de ésta, dejar escapar alguna palabra, no ya que fuese, sino que pudiese tan sólo interpretarse por alguien en el sentido de la más pequeña molestia, cerraría también mi boca con el candado de la prudencia. Y si a pesar

de todo mi cuidado, si contra mi voluntad y mis firmes propósitos, saliese de mi boca alguna palabra que en tal sentido pudiese ser interpretada, dadla por no pronunciada desde este momento.

Voy a hablaros con la mayor corrección y mesura posibles, haciendo mías, al efecto, las palabras que leí hace dos días en uno de los diarios locales (1):

«Hemos tomado el partido de no indignarnos por nada. Y es, sencillamente, porque entendemos que todo lo que hace un hombre indignado puede hacerlo sin indignarse. Y hacerlo muchísimo mejor.

»Sin indignarnos, pues, sin proferir palabras que siempre son de mal gusto, sin apelar a encendidas prédicas, tan peligrosas como estériles por regla general, vamos a dar nuestra opinión...»

Sin indignarme, pues, diré yo pasando al singular lo que en plural escribe el decano de la prensa zaragozana, sin proferir palabras gruesas o de mal gusto, sin apelar a encendidas prédicas, casi siempre estériles y peligrosas, voy a dar, voy a exponer mi opinión favorable al proyecto. Y voy a hacerlo con la mayor mesura y corrección: si supiera que éstas me han de faltar, ya lo he dicho, cerraría mi boca.

No somos forasteros.

Como también la cerraría si sospechara que pudiesen tener algún fundamento los decantados perjuicios que las zonas francas se dice han de irrogar a Zaragoza y a Aragón, para quienes vislumbran algunos nada menos que la despoblación y la ruina tras de las zonas neutrales. Para que lo comprendáis

(1) *Diario de Avisos de Zaragoza*, 7 de Enero de 1915.

me basta rechazar como se merece el epiteto de *ateneistas forasteros* que un diario local (1) nos adjudicó hace pocos días a mi querido amigo D. Marcial Trilla, que os hablará en otra sesión, y a mí, que en este momento os estoy hablando. En nombre propio y en nombre del Sr. Trilla debo rechazar este calificativo. Ni el Sr. Trilla ni yo podemos ser tenidos por forasteros en Zaragoza: ni en el Ateneo, ni fuera del Ateneo. El Sr. Trilla lleva aquí diez años de residencia, durante los cuales ha tomado parte en muchas y muy variadas manifestaciones culturales, y ha colaborado con aplauso en algún diario local. Yo llevo en Zaragoza más de dieciseis años, y de mi gestión durante este tiempo, en la Cátedra y en el Ateneo, en la Política y en el Municipio, no necesito hablaros en este momento, pues bien conocida es, y fresca está en la memoria de todos. Verdad es que quiero mucho, que no puedo olvidar a aquella ciudad donde vi la luz primera, a aquella tierra donde descansan los restos de mis padres, a aquella región donde se habla la lengua que éstos me enseñaron y que yo enseño a mis hijos; pero ya con el tiempo que llevo en Zaragoza, estoy por decir que si quiero mucho a Cataluña y Barcelona, quiero mucho también a Zaragoza y Aragón, y que si me obligaran a parangonar mis dos amores, acaso no sabría cuál colocar en lugar preferente: si mi amor a Aragón o mi amor a Cataluña; si mi cariño a Barcelona o mi cariño a Zaragoza.

No soy perito en materias de Hacienda y Economía: por esto no pronunciaré, pues que tampoco podría hacerlo, un discurso de altos vuelos científicos. Lo poco que sé de estas materias y que no sea del dominio común, lo he aprendido en lo que va

---

(1) *Heraldo de Aragón*, 7 de Enero de 1915.

del presente año. Tampoco soy, ni he sido jamás, orador mitinesco: por esto me limitaré a hablaros disertando casi en el tono natural de la conversación. Y procurando probaros la *conveniencia nacional del proyecto de Ley de zonas francas*, leído últimamente en el Congreso.

Conveniencia nacional del Proyecto.

Fijaos bien en el alcance de mi proposición: ella se refiere a la conveniencia nacional, al interés que para España entera tiene en mi concepto el referido proyecto. No hablaré de su conveniencia para un puerto ni para una región determinada; quiero referirme a España, a la nación entera. Porque si logro probaros esta conveniencia general, si consigo demostraros que el proyecto de zonas neutrales es ventajoso y conveniente para España entera, habrá de declararse que no ha de ser óbice para su aprobación el que su conveniencia sea mayor para una localidad determinada, que se aproveche de sus ventajas más directamente o más intensamente; como tampoco deberá ser óbice para que todos lo aceptemos el que alguna otra localidad o región o alguna industria localizada pueda sufrir por ello algún pequeño perjuicio, que quedaría bastante compensado por el interés y la conveniencia general. Hartas pruebas tienen dadas en la Historia, tanto Cataluña como Aragón, de saber sacrificarse en sus intereses cuando así conviene a los generales de la madre España.

Antes de entrar en el desarrollo de mi proposición, conviene que fijemos bien sus términos, deslindando los conceptos de la discusión, para evitar confusiones en que se incurre con sobrada frecuen-

cia. Porque es de notar que nunca parecen estos términos bastante bien definidos, pues a pesar de que he oído a muchos que por aquí empezaban sus disertaciones, y que invertían bastante tiempo en definir, más que los conceptos, los términos, luego, durante sus razonamientos, no pocas veces, en el calor de la improvisación, los confundían lastimosamente.

Dos cosas hay que fijar en mi proposición: por una parte, cuál es el proyecto a que se refiere, y por otra, cuál es el verdadero sentido de la palabra *franquicia*.

A qué proyecto me refiero.

En la oposición que se hace al proyecto de zonas francas, unas veces se impugna lo que pedimos los catalanes, lo que demanda Cataluña, lo que solicitan las entidades económicas barcelonesas. Yo no quiero ir por este camino, porque es un hecho repetido con sobrada frecuencia que las peticiones procedentes de Cataluña o de Barcelona son impugnadas por este solo motivo.

Porque si lo que pedimos los catalanes es algo concreto, y lo pedimos concretamente para Cataluña o para Barcelona, se nos contesta que somos unos egoistas, que buscamos privilegios o exclusivismos irritantes para las demás regiones. Y si para evitar que se nos conteste en esta forma pedimos de un modo general, de modo que pueda ser utilizado por todos lo que para nosotros pretendemos, ¡ah! entonces, o se trata de una habilidad o sutileza para conseguir nuestros propósitos, como se dijo cuando las Mancomunidades, o no sabemos lo que

pedimos y nos cogeremos los dedos si se nos concede, como ahora se insinúa.

Cuando Cataluña, harta de pedir infructuosamente la Mancomunidad catalana, pidió que se diera una ley o decreto como el que otorgó la facultad de mancomunarse a cualesquiera provincias, bien sabíamos todos que sólo las provincias catalanas se aprovecharían de tal facultad. Verdad que ha habido intentos de constituir otras mancomunidades, pero ¿qué culpa tiene Cataluña de que tales intentos hayan fracasado sin llegar siquiera a la categoría de proyectos? ¿Qué culpa tiene Cataluña de que no prosperase la mancomunidad castellana, que apenas iniciada abortó no sé por que motivo, acaso por no llegar a un acuerdo sobre si debían incluirse en una misma mancomunidad una sola o las dos Castillas? ¿Qué culpa tiene Cataluña de que hayan fracasado hasta ahora los intentos de mancomunidad aragonesa, por discutir si ésta debía ser la mancomunidad histórica con sus tres provincias de Zaragoza, Huesca y Teruel, o si debía ampliarse con otras para formar la mancomunidad del Ebro?

Y ahora que no se nos puede llamar egoistas, porque no pedimos la zona franca exclusiva para Barcelona; que no se nos puede tachar de sutileza, porque ya la tiene Cádiz, y ya la piden otros puertos, ahora se nos dice que de concedérsenos lo que los catalanes pedimos sin que sepamos lo que es, iríamos a conseguir la ruina de las industrias del interior, en la cual iría involucrada la ruina de la misma industria catalana. Por esto no quiero yo referir mi proposición a lo que pedimos ahora o antes hayamos pedido los catalanes; no. Voy a referirme a lo que se nos ofrece en el proyecto que se leyó en el Congreso el día 21 de Diciembre de 1914.

¿Cuál es el texto oficial?

Y aquí aparece otra dificultad: la de no ser generalmente conocido el texto oficial del proyecto leído en el Congreso y no ser idénticos los que en diferentes sitios he podido proporcionarme. Aquí tengo dos versiones: una, la que figura como apéndice en el folleto recientemente publicado en Zaragoza contra *Las Zonas Neutrales*, que como Ponencia de la Cámara Oficial del Comercio y de la Industria de Zaragoza aparece, además, autorizado y aprobado por la Diputación, el Ayuntamiento y otras varias entidades zaragozanas, principalmente económicas, y otra, que he recortado del diario madrileño *A B C* del día 22 de Diciembre de 1914. Entre una y otra existen gran número de diferencias apreciables de redacción, que pueden achacarse a los errores anexos a la transmisión telefónica, como parecía indicar hace pocos días un diario local (1), al lamentar que no se hubiera publicado en la *Gaceta de Madrid* el texto oficial del proyecto. Afortunadamente, de las diferencias que he notado entre las dos versiones, en la mayor parte no varía el sentido gramatical; sólo hay dos que conviene señalar para que se aprecie el por qué hago notar estas diferencias.

El art. 9.º, según el texto del folleto de las entidades zaragozanas, comienza:

«El Gobierno organizará la inspección y vigilancia de la zona para los efectos *locales*, así como también para garantizar...»

Mas según el texto de *A B C*, el propio art. 9.º comienza así:

Heraldo de Aragón, 7 de Enero de 1915.

«El Gobierno organizará la inspección y vigilancia de la zona, tanto para los efectos *fiscales* como para garantizar...»

Por el espíritu del proyecto se comprende que ha de ser más exacta la segunda redacción, y que el cambio de la palabra *fiscales* por *locales* puede ser debido a error de copia o de caja.

Más grave es la diferencia que aparece en el artículo 10, que según el folleto comienza:

«La concesión será por 99 años...»

Y según *A B C:*

«La concesión no podrá hacerse por mayor tiempo de 99 años...»

Esta diferente redacción es ya muy de notar, pues fundándose en la primera, he oído contra el proyecto la objeción de que por concesiones de noventa y nueve años, necesariamente, quedan hipotecados los intereses económicos de varias generaciones; objeción que pierde gran parte de su valor con la redacción que da *A B C,* pues con ella el plazo de noventa y nueve años es tan sólo el de máxima duración de las concesiones, que también podrán hacerse por menor tiempo.

Con estas diferencias a la vista, y no habiendo podido proporcionarme el texto oficial leído en el Congreso, de las dos versiones que poseo yo me inclino por la de *A B C,* que ha podido ser cotejada más fácilmente, sin necesidad de la transmisión telefónica. A ella me referiré, pues, en esta conferencia, y mientras otra cosa no se me demuestre, al probar la conveniencia nacional del proyecto de ley de zonas francas.

Concepto de la franquicia.

Otros conceptos que precisa también deslindar del modo más perfecto posible, son los mismos conceptos de depósitos, zonas y puertos francos o neutrales, sobre que versa la discusión; y, sobre todo, en qué consiste esa franquicia o neutralidad, y qué limitaciones tiene si las tiene. Porque la misma denominación de *puerto franco* la he visto yo aplicada consecutivamente, unas veces a los antiguos puertos francos, ciudades o territorios libres con franquicia integral y absoluta, y otras veces a los puertos con zonas francas o neutrales bastante extensas, pero cuya franquicia es limitada y relativa.

Y a mi modo de ver, en esta limitación o no limitación de la franquicia estriba la diferencia esencial, que hace recomendables o no los puertos francos. Por esto yo reservaré este nombre únicamente para aquellas ciudades o territorios libres en los cuales podían entrar y salir libremente los géneros sin satisfacer derechos fiscales de ninguna clase: sea que estos géneros debiesen ser consumidos en el mismo territorio libre por los que en él habitaban, existiendo detrás de él la barrera aduanera por la cual no podían pasar aquéllos sin pagar los correspondientes derechos, o sea que no existiendo tal barrera, pudiesen entrar los géneros libremente por el puerto franco hasta el interior, sin satisfacer los derechos aduaneros, que en una u otra forma se compensaban.

Contra esta clase de puertos francos, contra estos verdaderos territorios o ciudades libres, son lógicos muchos de los argumentos que hoy se esgrimen contra las zonas neutrales, siendo éstas cosa completamente distinta. Ejemplo de tales puertos fran-

cos fueron: Marsella en la segunda mitad del siglo XVII y casi todo el XVIII; Hamburgo y Bremen antes de su incorporación al *Zollverein,* y los que se pidieron en 1873 para Andalucía y Galicia, de los cuales hablaremos más adelante.

Y llamaré por otra parte zonas francas o zonas neutrales, aunque usando con preferencia la primera denominación, a aquellas zonas no habitadas, de mayor o menor extensión, adyacentes o próximas o formando parte de los puertos, y en las cuales se realiza principalmente el comercio de tránsito y depósito, en las cuales, por lo tanto, las mercancías entran y salen desde y hacia el exterior sin pagar derechos fiscales o aduaneros de ninguna clase, pudiendo dentro de aquellas zonas ser dichas mercancías manipuladas o transformadas, mercantil o industrialmente, con mayor o menor amplitud; pero sin que en la propia zona puedan ser consumidas ni vendidas al por menor, para lo cual la zona ha de estar deshabitada, y sin que de ella pueda salir hacia el interior mercancía alguna, como no sea satisfaciendo los derechos fiscales máximos.

Como ejemplo de estas zonas francas citaremos los ya mencionados puertos de Hamburgo y Bremen después de su incorporación al *Zollverein;* Génova desde 1877, en que se le aplicó la ley italiana de depósitos francos; Copenhague desde 1894, en que se estableció allí la zona franca, y las zonas proyectadas a que se refiere la discusión actual.

Dentro de este concepto de zonas francas cabe discutir el más y el menos bajo dos aspectos distintos; pero sabido es el antiguo aforismo de que *magis et minus non mutant speciem.*

Puede ser mayor o menor la extensión de terreno ocupada por la zona franca, y así recibir, según los casos, los nombres de puerto, zona o depósito. Puede ser también más o menos amplia la clase de

manipulaciones o transformaciones de las materias que en la zona se consientan, y de las industrias que la zona pueda abarcar.

Pero estas cuantías no cambian la esencia de la zona franca: tendrá ésta mayor o menor área; se consentirá en ella mayor o menor amplitud en las transformaciones industriales; pero siempre quedará comprendida dentro del concepto que para zona franca acabamos de establecer, si está cerrada y deshabitada, y si la franquicia en ella establecida es, por lo tanto, limitada y relativa.

Podrá tener la zona franca 80 hectáreas, como se dice que tiene la de Hamburgo, o mucho menos, como la de Génova, o las 4.000 que en el caso máximo, y que muchos han calificado de utópico, tiene uno de los proyectos de zona franca para Barcelona. Podrá limitarse la zona a un depósito de mercancías de tránsito, si se quiere hasta precintadas; podrán éstas seleccionarse, mezclarse y manipularse, modificando los envases; como también podrán manipularse y aun transformarse industrialmente, siempre que las nuevas materias obtenidas vayan destinadas al exterior de la Nación, o contribuyan con la tarifa máxima cuando al interior se destinen. Pero mientras la franquicia sea limitada y relativa; mientras la zona sea cerrada, vigilada y deshabitada; mientras en ella no haya consumo ni venta al por menor, no es lícito, en buena lógica, extender a las zonas francas los defectos e inconvenientes que la práctica ha demostrado existen en los antiguos puertos francos, en las ciudades o territorios libres.

Debo hacer constar, antes de pasar adelante (se me ha olvidado hacerlo al principio), que no traigo aquí representación oficial de ninguna clase. Hablo sólo por mi cuenta y riesgo; todas mis palabras reflejan sólo mi opinión personal, mi criterio, formado después de cuanto he oído y podido leer sobre

zonas francas, especialmente en estos últimos días. No habla por mi boca Cataluña, como alguien podría figurarse; no habla siquiera ninguna de las entidades defensoras del proyecto: no merecería yo honor tan grande, ni acaso podría corresponder a él debidamente.

Gestiones y proyectos anteriores.

Conviene, antes de entrar de lleno en la prueba de mi proposición, que recordemos, siquiera a grandes rasgos, la historia de las gestiones realizadas en favor o en contra de las zonas francas, hasta llegar al estado legal del proyecto en el momento actual. No debemos remontarnos muy lejos; bastará recordar aquella gran desgracia nacional de 1898, que yo no quiero describiros, porque bastante pena os doy con recordarla. Perdió España en aquella catástrofe los últimos restos de su imperio colonial, el mayor que han visto los siglos, y con ellos perdiéronse para la industria española los mercados que daban salida a sus productos. Fué preciso buscar mercados nuevos para que la ruina nacional no fuese completa; y aunque por de pronto se pensó en los del Norte de Africa, se vió enseguida que éstos no resolvían el problema, pues la acción internacional exigía que se conservase en Marruecos el régimen de puerta abierta y de libre concurrencia.

Las primeras gestiones concretas acerca de las zonas francas, de que he podido tener noticia, alcanzan a la fecha de 20 de Octubre de 1900, en la cual y en unas proposiciones presentadas al Congreso Social y Económico Ibero-Americano celebrado en Madrid, el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona abogó con calor para que se declara-

se que a España toca ser el principal depósito de las naciones hispano-americanas en su comercio con Europa. «Lo primero que importa—decía el Fomento—es elegir dos puertos de la Península, uno en el Norte y otro en el Mediterráneo, siendo los más indicados por su posición geográfica Vigo y Barcelona».

Las gestiones del Fomento para que se establecieran zonas francas en los puertos de Vigo y Barcelona no prosperaron a la sazón; pero aquella entidad, firme en sus propósitos, siguió sus gestiones, constando en 2 de Noviembre del propio año 1900 un informe del Fomento a la Diputación Provincial de Barcelona, para que esta corporación se interesara en favor del proyecto de zona franca para el puerto de Barcelona. Consecuencia de las gestiones del Fomento, de la Diputación y de otras entidades barcelonesas fueron: la Real orden de 2 de Diciembre de 1900, nombrando una Comisión para proceder al estudio y formación de los proyectos de las obras correspondientes a la zona neutral, y proponer después cuanto fuese más procedente para su realización; y otra Real orden de Hacienda de 7 de Diciembre de 1900, formulando un cuestionario de seis preguntas, relacionadas todas con la zona neutral proyectada, para que emitieran informe acerca de ellas las referidas entidades.

En 14 de Febrero de 1901 presentó la Comisión al efecto nombrada una extensa Memoria, que, como todos los documentos que voy citando, se ha reproducido en uno de los últimos números de la revista *El Trabajo Nacional,* órgano del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, de los cuales (1) tengo aquí unos pocos ejemplares, y puedo traer más a

(1) *El Trabajo Nacional,* 1.195, 1.197, 1.198 y 1.199, Octubre, Noviembre y Diciembre de 1914.

disposición de todo aquel que guste consultarlos. En esta Memoria la Comisión sostiene la necesidad de crear la zona neutral junto al puerto de Barcelona, eligiendo como lugar más adecuado el delta del Llobregat; y tomando la extensión máxima, que al efecto podría destinarse, y que es de unas cuatro mil hectáreas, formula el proyecto y el presupuesto, ya de dicha zona neutral máxima, ya de otra mucho más limitada y reducida, por la cual podría empezarse. He de confesar que la lectura de este proyecto, que algunos calificaron de utópico, produce, por lo menos en mí ha producido, una impresión de grandeza rayana en lo sublime. Para poderos hacer partícipes de esta impresión, pedí anteanoche por telégrafo un ejemplar del plano que de dicho proyecto debe existir, y que hubiera tenido un gran placer en exhibiros si lo hubiese recibido oportunamente; acaso se reciba dentro de unos días, y si llega a tiempo, mi amigo don Marcial Trilla podrá tener la satisfacción de que por hoy me veo yo privado.

En 21 de Marzo de 1901, el Fomento del Trabajo Nacional contestó por su parte al formulario de preguntas contenido en la Real orden de 7 de Diciembre de 1900, informando que juzga, no sólo conveniente, sino de absoluta necesidad, y hasta de interés nacional, la creación de una zona neutral o franca en Barcelona.

Todas estas y otras gestiones dieron origen al proyecto de Ley autorizando el establecimiento de depósitos francos, que fué presentado al Congreso de los Diputados en 23 de Octubre de 1903, proyecto respecto del cual hubo información parlamentaria, pero que por los azares de la política española no llegó a discutirse, quedando así estancadas las gestiones de lo que yo considero como primera etapa de la labor que voy historiando.

Aparece aquí esta labor interrumpida durante al-

gunos años, que bien quisiera yo borrar de la historia patria. Fueron aquellos años tristes en que, al luchar Cataluña para el reconocimiento de su personalidad, parecía que iban a desatarse contra ella todos los odios, todos los recelos, todas las prevenciones; fueron aquellos tiempos amargos en que parecía que iba a entablarse el divorcio entre Cataluña y el resto de España; fueron aquellos días lúgubres de los cuales vale más que no nos acordemos, echando sobre ellos el piadoso manto del olvido, y pidiendo a Dios, para bien de todos, que jamás se reproduzcan.

Comienza después la segunda etapa de nuestra historia, y comienza precisamente aquí, en Zaragoza. En aquel año memorable en que Zaragoza celebró el Centenario de los Sitios que la hicieron Inmortal; en aquel año de la Exposición Hispano-Francesa; en aquel 1908 en que Zaragoza realizó un esfuerzo que acaso no ha sido aprovechado como convenía; entre los múltiples Congresos nacionales e internacionales que aquí con aquel motivo se celebraron, reunióse en Noviembre de 1908 el primer Congreso Nacional de la Exportación, y en él, entre otras conclusiones, se acordó, *por unanimidad*, aceptar la aspiración de crear zonas neutrales armonizándolas con los intereses agrícolas.

Más tarde cristalizaron las gestiones en favor de las zonas francas en un nuevo proyecto de Ley presentado a las Cortes en 1911, proyecto en el cual informó el Fomento del Trabajo Nacional en Septiembre del propio año, y que después de aprobado en el Congreso pasó al Senado, cuya Comisión dictaminó en 7 de diciembre de 1912, pero vino también el cambio de Gobierno antes de que el proyecto llegase a convertirse en Ley.

En 1913 y en el segundo Congreso de Geografía Colonial y Mercantil celebrado en Barcelona,

se aprobaron conclusioues favorables a las zonas o depósitos francos.

En 10 de Septiembre de 1914, en un razonado escrito que la Cámara de Comercio Española de la Habana dirigió a nuestro Ministro de Estado, se hacen indicaciones pidiendo el establecimiento de zonas neutrales, al menos una, que allí se indicaba que podía ser el puerto de Cádiz; y en vista de estas indicaciones se dictó un Real Decreto concediendo al puerto de Cádiz la instalación de un depósito franco, en términos parecidos a los del informe de la Comisión del Senado de Diciembre de 1912. Este decreto produjo en Barcelona justificados resquemores. Catorce años llevábamos pidiendo la zona franca, sin conseguirla, para el puerto de Barcelona; y a virtud de una simple indicación de la Cámara de Comercio de la Habana, se concedía a Cádiz por decreto, lo que Barcelona no había podido conseguir. Reuniéronse nuevamente las entidades económicas barcelonesas en 9 de Octubre de 1914, y en atento y mesurado escrito pidieron otra vez al Gobierno un proyecto de Ley general de zonas francas, proyecto que sin necesidad de descender a mayores detalles de hechos recientes, es el que ahora debemos discutir, cuyo interés nacional pretendo demostrar, y que fué presentado a las Cortes en 21 de Diciembre próximo pasado.

Oposición de las entidades zaragozanas.

Falta, para completar la historia de esas gestiones, reseñar brevemente las realizadas en sentido contrario, que concretaré a Zaragoza, donde ha nacido y se ha desarrollado esa oposición, al parecer formidable, contra el proyecto de las zonas neutrales. Per-

mitidme que empiece por un hecho, al parecer extraño al asunto.

En 28 de Noviembre de 1914 cesó en su cargo de Alcalde de Zaragoza mi muy querido amigo don Alejandro Palomar de la Torre, y entró a sucederle en el referido cargo mi no menos querido amigo don Octavio García Burriel. Y dirá alguno de los que me oyen: ¿Qué tiene eso que ver con las zonas francas? A mi modo de ver, sin que acaso esto no pase de ser una sospecha mía, sí tiene que ver y no poco. Porque a nadie convencieron las razones con que el Sr. Palomar de la Torre explicó entonces su dimisión, alegando fatiga, cansancio y necesidad de atender a asuntos particulares; y porque entre el cambio de Alcalde y las primeras manifestaciones externas de la oposición hecha en Zaragoza al proyecto mediaron apenas cuarenta y ocho horas, siendo desde el primer momento dichas manifestaciones de oposición formidable, de obstrucción manifiesta.

En efecto, el día 28 de Noviembre tuvo lugar el cambio de Alcalde, en sesión ordinaria del Ayuntamiento, reseñada en los diarios locales del día 29, y en los del día 30, aparece la noticia de que:

«El Alcalde señor García Burriel ha accedido gustoso a convocar al Ayuntamiento a una sesión extraordinaria, ruego que le hizo el señor Ballarín en nombre de los quince concejales liberales, para tratar de las zonas neutrales. La sesión se celebrará mañana martes». (1)

Celebróse, en efecto, el martes día 1.º de Diciembre la sesión extraordinaria: por lo visto urgía mucho el asunto, y no podía esperarse a la ordinaria; y en aquella sesión... no quiero hablar por cuenta pro-

(1) *El Noticiero*, 30 de Noviembre de 1914.

pia, prefiero seguir leyendo en un diario local: (1)

«Se aprobaron las siguientes conclusiones por unanimidad: 1.ª El Ayuntamiento considera lesivo a los intereses que representa la concesión de zonas neutrales, y pide al Gobierno no establezca dicha zonas. 2.ª Que los representantes en Cortes de Zaragoza y su provincia se opongan tenazmente y con todo empeño a esa concesión».

Estas conclusiones fueron aprobadas por unanimidad; no hubo discusión siquiera: de haberla sería en la sesión confidencial que precedió a la pública.

El mismo día y casi a la misma hora se celebró, apenas sin que se hubiese enterado nadie previamente, otra reunión en el Palacio provincial, cuyo proceso refiere el mismo periódico, en la página siguiente, en esta forma:

«Se celebró ayer tarde en el Palacio provincial una importante reunión para tratar de las zonas neutrales.

»Por la mañana, el Presidente de la Cámara de Comercio, señor Paraíso, al saber que los diputados provinciales iban a reunirse para ocuparse de tan interesante cuestión, envió recado al señor García Sánchez, preguntándole si sería oída la Cámara, y enseguida el Secretario de la Diputación, por encargo del Presidente, visitó al señor Paraíso para manifestarle que con mucho gusto sería oída la Cámara.

»Además se convino, y así se hizo, convocar para la misma reunión a la Económica Aragonesa, Cámaras Agrícola y de la Propiedad urbana, Asociación de Labradores y Sindicato de Comerciantes.

»La sesión fué presidida por el Presidente de la Diputación D. Emerenciano García.

»En ella se acordaron las siguientes conclusiones...»

(1) *El Noticiero*, 2 de Diciembre de 1914.

No podía llevarse la labor más vertiginosamente. El efecto que me produjo la lectura de estas noticias al retratar la oposición que aquí surgía, naciendo ya gigantesca, contra las zonas neutrales, en dos sesiones celebradas casi simultáneamente, una en el Ayuntamiento y en la Diputación otra, fué de sorpresa y estupor. Aquello no era la bola de nieve que, ligero copo en su principio, iba formándose y creciendo rápidamente al descender hacia la planicie. No, aquello no era la bola de nieve que pudiese derrumbar el proyecto; era más bien el proyectil disparado contra él sin intimación previa por un mortero del 42.

Después de aquellas dos sesiones siguió, inmediatamente, la labor de telegramas y visitas en busca de adhesiones que permitieran decir, como se ha dicho, que Aragón entero se oponía al proyecto de zonas neutrales. La lucha fué agriándose; pareció que iban a ponerse frente a frente Aragón y Cataluña; hasta se llegó a hablar de represalias y de guerra civil interregional. Discutíase a la sazón en las Cortes el proyecto de grandes riegos del Alto Aragón, y cuando los diputados catalanes hicieron a los alto-aragoneses una sencilla pregunta, que se ha querido tomar como intento de coacción, llegóse a temer por la vida y el éxito de aquel proyecto de Ley tan conveniente para la región alto-aragonesa. Todos los representantes que Aragón tiene en Cortes cumplieron entonces con su deber, y lejos de mi ánimo pretender rebajar méritos a ninguno de ellos. Pero justo es confesar y públicamente se ha reconocido, y yo me complazco en aprovechar esta ocasión para decirlo aquí en alta voz, que si el proyecto de grandes riegos salió a flote débese a la labor constante y aunada de todos los diputados y senadores aragoneses, pero principalmente y más que a ninguno al Excmo. Sr. D. Juan Soldevila, Ar-

zobispo de esta Diócesis, que, requerido al efecto, no vaciló en acudir a Madrid precipitadamente, y allí, en el Senado, con su elocuente palabra, consiguió que fuese aprobada una Ley de tan vital interés para el Alto Aragón. El agradecimiento que Aragón debe con este motivo a nuestro actual Arzobispo es idéntico al que Zaragoza debe a don Ramón Pignatelli.

Aprobado el proyecto de grandes riegos, sigue en pie, por lo menos en cuanto a Zaragoza se refiere, la oposición, digo mal, la obstrucción, anunciada contra el proyecto de zonas neutrales. No faltó quien propuso, antes que el proyecto fuese leído en las Cortes, que se llegase a una fórmula de concordia que conciliara toda clase de intereses; mas tampoco faltó quien contestara enseguida que esta fórmula era imposible, por considerar lesionados los que representaba, sólo por la posibilidad de la zona franca en Barcelona, cualquiera que fuese la ley que la regulase. No se trata de impugnar esta o aquella petición de los catalanes; no se trata de oponerse a tal o cual proyecto de ley: se trata únicamente de mantener el grito así lanzado: «No queremos zonas neutrales.» «No queremos zonas francas.»

¿Y por qué no las hemos de querer, si ellas son beneficiosas, ventajosas, convenientes, para la nación entera? Hora es ya de fundamentar esa tesis de mi discurso, entrando así de lleno en el fondo de la cuestión.

Relaciones ibero-americanas.

Entre los varios argumentos que se aducen y que podría yo presentarlos en apoyo de ella, desarrollaré únicamente tres, por este orden: 1.º El fomen-

to de las relaciones ibero-americanas. 2.º La lucha entablada entre los puertos de Barcelona, Marsella y Génova. 3.º El estar esa conveniencia reconocida por todos: ya diré quiénes son todos.

Si yo fuese poeta, empezaría describiéndoos, como tantas veces ha sido descrita, la inmensidad de aquel grande imperio colonial español, en el cual nuuca se ocultaban del todo los rayos solares. Aquello se perdió: sucesivamente, en poco menos de un siglo, las diversas colonias fueron recabando su independencia, y desgajándose del tronco de la madre patria, iban surgiendo, una tras otra, las repúblicas americanas; y como si los lazos que las habían unido con España se hubiesen roto por completo, a medida que se iban emancipando, ni ellas se acordaban más de su antigua metrópoli, como no fuese para odiarla, ni España se acordaba tampoco de ellas, limitándose a lamentar la pérdida sufrida, y a conservar las colonias que le iban permaneciendo fieles. Con ellas se bastaba y con ellas tenía todavía mercados abiertos para dar salida a los productos de su industria.

Pero llegó la gran catástrofe que ya antes he recordado, y después de aquella lucha tan corta como heroica, tan heroica como infructuosa, perdiéronse para España los últimos restos de aquel inmenso imperio. La ley del vencedor nos las arrebató, y a la conmoción producida por la catástrofe, sucedió el estupor de la madre que vió perdidos a todos sus hijos, y el asombro de los hijos que entonces se acordaron de su madre.

España se encontró sin mercados; era preciso buscarlos para evitar la ruina y la despoblación. Con los del Norte de Africa no se resolvía el problema, como antes ya he indicado. Era preciso buscarlos en otra parte; pero ¿dónde?

Al contemplar entonces la madre patria a sus

hijos que sucesivamente se habían emancipado, y al acordarse éstos a su vez de la madre a quien habían abandonado, vieron una y otros que el sistema de colonización española era de naturaleza tal, que aun después de largos años de olvido y abandono, existían importantes intereses comunes a España y a las repúblicas latino-americanas, de las cuales resaltan desde luego tres: la religión católica que España llevó allí con sus misioneros, y la hermosa lengua castellana, que en vano pretenden desterrar de América otras naciones imperialistas; la comunidad de leyes, usos y costumbres sociales, iguales en España y en sus antiguas colonias; y esa gran corriente emigratoria que, fomentando la población y el comercio en aquellas repúblicas, se nutre en su máxima parte con sangre española.

La comunidad de religión y lengua, la identidad de usos y costumbres y la gran corriente emigratoria, constituyen tres lazos que, a pesar de la separación en cuanto al dominio político, unen aún íntimamente a las antiguas colonias con la madre patria. Y he aquí cómo observando la existencia de estos tres lazos, al par que la orfandad en que quedaran aquéllas y la soledad en que ésta había caído, surgió simultáneamente de una y otra parte el deseo y el afán de fomentar las relaciones ibero-americanas en todos los órdenes.

Así es de ver cómo en esos últimos años se han ido fomentando y acreciendo las relaciones culturales por medio de Congresos Ibero-americanos, publicaciones periódicas, intercambio cultural y proyecto de Universidad hispano-americana; mereciendo ser citada aquí de un modo especial, entre otros hechos que demuestran esta tendencia, aquella hermosa manifestación de afecto y simpatía que tuvo lugar en Zaragoza en el año del Centenario, aquella sublime manifestación de españolismo de que

serán recuerdo y momento perenne las banderas de diez y nueve naciones americanas que presididas por la gloriosa enseña de la Madre España, rinden tributo de vasallaje y amor a los pies de nuestra Virgen del Pilar, alrededor de su santa Capilla.

Del fomento de las relaciones culturales al de las relaciones mercantiles no hay más que un paso, y este paso se ha dado ahora con ocasión de la gran conflagración europea. Al encontrar aquellas Repúblicas bloqueados los puertos del Norte de Europa, a donde llevaban directamente sus productos, han vuelto los ojos a los españoles, pero se han encontrado aquí con las trabas de nuestro régimen aduanero. Y así vemos llegar todos los días a España peticiones para que desaparezcan aquellas trabas por medio de la zona neutral establecida en alguno de nuestros puertos; como aquella de la Cámara de Comercio de la Habana, de la que he hablado al principio y de la que por convenir a mi argumentación voy a permitirme leeros (1) algunos párrafos:

«Iniciada y dirigida ostensiblemente por la Unión Pan Americana, se ha emprendido y sigue en los Estados Unidos una campaña activísima cuya finalidad es apoderarse hasta donde sea posible, de los mercados de la América Latina, excluyendo por modo definitivo hasta donde sea factible, al Comercio europeo de las naciones beligerantes que con motivo de la actual conflagración han suspendido temporalmente buena parte de su tráfico.

Es de una transcendencia tan capital la guerra mercantil que se predica y se practica, que esta Cámara de Comercio no podía permanecer sin llamar

(1) *El Trabajo Nacional*, núm. 1.195, pág. 316.

la atención de los Poderes públicos y de la opinión de España.

. . . . . .

»Es necesario hacer un llamamiento a todos los españoles para que en forma solidaria recorramos la orientación indicada, en la cual esta Cámara propone la primera de las soluciones concretas.

»Notoria es la influencia de Hamburgo sobre la reexportación de gran número de materias primas de estas procedencias que entran en España después de haber sido clasificadas o ligeramente manufacturadas. En sentido contrario remite a estos destinos multitud de tejidos, particularmente estampados, y otros artículos de fabricación española que completan muestrarios alemanes, franceses e ingleses, y a los cuales sustituirán, en un futuro más o menos próximo, las industrias respectivas de aquellos países.

. . . . . .

»El citado puerto de Hamburgo recibe unos 56 millones de marcos de tabaco en rama, de los cuales vuelve a reexpedir unos 29. En la corriente general de la política mercantil que se solicita importaría mucho a España y Cuba en estos momentos poder realizar la captación de ese mercado de tabaco que Hamburgo se ha visto obligado a abandonar.

»Conviene ante todo el establecimiento y la organización de zonas neutrales, al menos una de ellas, que por su situación geográfica, pudiera ser el puerto de Cádiz.....»

Y así como de Cuba se pide la zona franca en un puerto, indicando el de Cádiz por ser éste el que a ellos más conviene, dada su posición geográfica; según manifestaciones hechas hace pocos días en Barcelona por el vicecónsul de la República Argen-

tina señor Colom y Godoy, y que traduzco de un diario barcelonés: (1)

«Barcelona es la única población de España actualmente en condiciones para tener zona franca, y ahora más que antes, pues con la supresión por inhabilitación, aunque sea temporal, de Amberes y Hamburgo, quedan sólo Liverpool y Génova que acaparan todo el negocio mundial. De tener Barcelona zona franca no acapararía ahora el puerto de Génova todos los negocios de la Argentina, que de derecho deberían corresponder a Barcelona».

Y esto que pide la Isla de Cuba para sus tabacos, y la República Argentina para sus lanas, lo piden también el Brasil para sus cafés, Venezuela para sus cacaos y Chile para sus nitratos, requiriéndonos para que les abramos nuestros puertos. Por lo que a Chile se refiere, no ha muchos días leí en un periódico que un comerciante chileno había fletado por su cuenta dos buques con más de 20.000 toneladas de nitratos, y que los ha dejado anclados en un puerto de las Canarias, mientras él ha venido a España a pedir al Gobierno por caridad, por amor de Dios, que se le autorice para desembarcarlos con franquicia en alguno de nuestros puertos, pues no quisiera verse obligado a tener que llevarlos a Génova.

Accedamos a estos deseos de nuestras antiguas colonias; abrámosles zonas francas en nuestros puertos, y fomentando así las relaciones mercantiles, podremos llegar a formar una federación mercantil, en la cual pedirán y encontrarán cabida, no sólo las antiguas colonias españolas, sino también Portugal con las suyas, llegando así, en un porvenir que se vislumbra no lejano, a la gran confederación de to-

(1) *La Veu de Catalunya*, 2 de Enero de 1915.

dos los pueblos de lengua y raza española de Europa y América. Así quedaría restablecido, tal vez con creces, el antiguo imperio colonial español, formado, no por el dominio político que sujetaba antes las colonias a la metrópoli, sino por los lazos de las relaciones mercantiles que unen a los pueblos más estrechamente y con mayor eficacia.

Barcelona, Marsella y Génova.

Pasemos al segundo argumento. Existen en el mundo dos grandes corrientes de intercambio: la corriente de intercambio comercial que podríamos llamar ecuatorial, que ya en tiempos antiguos surgía a lo largo del Mediterráneo; y que si el descubrimiento de América pudo desviarla de su cauce, por resultar preferible para los viajes de circumnavegación la ruta meridional por el estrecho de Magallanes o por el Cabo de Buena Esperanza, hoy con la apertura del Canal de Suez a mediados del siglo pasado y con la muy reciente del Canal de Panamá, ha vuelto a recobrar su cauce primitivo constituyendo la gran vía, más diré, la vía única para la circunvolución del globo. Y normalmente a ella existe otra corriente de intercambio: unas veces de barbarie en sentido ascendente de Africa a Europa, como fué cuando los árabes quisieron invadirla, sin que pudieran conseguirlo, gracias a la resistencia que a la invasión opuso España en aquella lucha épica de siete siglos; y otras veces de cultura, en sentido descendente desde Europa al Africa, como viene siendo desde que las naciones europeas emulan entre sí para llevar a los pueblos africanos las conquistas de la civilización europea.

Donde se cruzan las dos corrientes, en la parte

más floreciente y ricadel mar Mediterráneo, en el más latino del antiguo mar latino, en el más nuestro de aquel *mare nostrum* que cantaron los clásicos, mar que baña por el Norte las costas de España, Francia e Italia, y por el Sur las de Marruecos, Argelia y Túnez, existen tres puertos, uno en cada una de las tres primeras naciones, que vienen luchando desde hace mucho tiempo para atraer hacia sí, como centro, dichas dos corrientes de intercambio mundial. Ya sabéis a qué puertos me refiero: Barcelona, Marsella y Génova, tienen desde muy atrás entablada la gran lucha que sostienen, para alcanzar la supremacía mercantil en esta parte del Mediterráneo, y con ella la primacía de todo el comercio mundial.

Nuestro gran poeta Verdaguer representa a Barcelona sentada a la falda del Montjuich, transformación de su padre Hércules, que arraigó en esa forma para velar por el creciente desarrollo de su hija; y así como Verdaguer pinta a Hércules así transformado, extendiendo el brazo y alzando en su mano un faro para guiar las naves al puerto de Barcelona, yo me permito ampliar algo más la imagen, y veo a Barcelona sentada a los pies del coloso, alargando los dos brazos, y extendiendo hacia el estrecho de Gibraltar la mano derecha y hacia el canal de Suez la izquierda, como para encerrar en un fuerte abrazo la gran corriente ecuatorial de que os hablaba. Y como imagino a Barcelona, imagino también en parecida actitud, según la topografía de cada lugar, a sus dos rivales, Génova y Marsella; y contemplo a cada una de las tres, extendiendo sus brazos cuanto pueden, para atraer hacia su puerto todo el movimiento mercantil del mundo.

Aquel de los tres puertos que en esta lucha salga vencedor, está llamado a ser el primer puerto mercantil del globo, y la nación que lo posea: Italia, si vence Génova; Francia, si venciera Marsella; España,

si llegase a vencer Barcelona; será la nación más rica de Europa y del mundo entero, será un emporio de riqueza y prosperidad.

En el estado actual de la contienda, parece ser Génova el puerto predominante, y entre las varias causas que a ello contribuyen, entre otras, la sucesiva apertura de túneles en los Alpes, figura también como una de las primeras, por su importancia, la zona franca que aquel puerto tiene establecida. Interesa concretar esta afirmación, pues no falta quien ha negado que haya en Génova puerto o zona franca, concediendo únicamente la existencia de un depósito franco en que ni siquiera pueden manipularse los géneros depositados.

La ley italiana de depósitos francos de 6 de Septiembre de 1876 fué aplicada a Génova por un decreto de 22 de Enero de 1877, y aunque en este depósito no se permitían al principio más que las pequeñas manipulaciones mercantiles, por otro decreto de 17 de Junio de 1897 fueron creadas secciones anexas, en las cuales los productos depositados pueden ser objeto de cualquiera manipulación: entre estos productos figuran los salazones, los vinos y los cereales; y si el puerto de Génova, con su depósito franco, había crecido en movimiento mercantil, su crecimiento fué mucho más rápido e intenso desde que se establecieron esas secciones anexas, que lo convirtieron en una zona franca totalmente análoga a las que aquí se proyectan.

Percatada Francia de ese predominio y crecimiento del puerto de Génova, en perjuicio del de Marsella; viendo además el rápido crecimiento del comercio alemán, que en los últimos veinticinco años ha aumentado en más de un 300 por ciento, mientras que el incremento total del comercio francés en el mismo tiempo apenas ha podido llegar al 200 por ciento; viendo que si en 1887 el comercio alemán y

el francés eran próximamente iguales, en cambio en 1912 el alemán subió a 19.648 millones, sin incluir los metales preciosos, y el francés sólo alcanzó a 14.587 millones; hanse preocupado los economistas franceses, y especialmente los industriales y comerciantes marselleses, para buscar remedio a tal estado de cosas.

Por esto clama Marsella pidiendo zona franca para su puerto; por esto la tiene ya proyectada, ensanchando el puerto con una nueva dársena por el Norte, y poniéndolo en comunicación directa con el Ródano mediante un canal, cuyo primer tramo deberá ser un túnel de bastante longitud; por esto se presentó ya hace tiempo a las Cámaras francesas un proyecto de ley de puertos francos; por esto Marsella en Francia, como Barcelona en España, lucha con gran empeño para que se le conceda la zona franca, y tropieza con los mismos o mayores inconvenientes. Para conseguir la zona franca vese obligada Marsella a luchar de una parte con la magnitud del proyecto, que exige un presupuesto colosal, por lo valioso de las obras hidráulicas que hay que acometer, y del túnel que hay que perforar para el canal que una el puerto con el Ródano; tiene que luchar por otra parte con los argumentos que allí se hacen contra el proyecto, que son los mismos argumentos que se hacen aquí; con las mismas dificultades, con los mismos inconvenientes, con la misma oposición, o si se quiere obstrucción, con que tenemos que luchar aquí para obtener la ley de zonas francas; las mismas con que tuvieron que luchar otros puertos de otras naciones, Hamburgo y Copenhague, por ejemplo, como luego veremos. Y, finalmente, tiene que luchar todavía el puerto de Marsella con una nueva dificultad surgida a última hora, y que dificulta, acaso para mucho tiempo, la consecución de su zona franca: esa gran confla-

gración europea que está arrasando el suelo de la Europa Central, y que hace que las Cámaras francesas, cuando pueden reunirse, tengan que dedicar sus energías a otros asuntos más urgentes y más interesantes.

Debo rechazar por lo que a esto se refiere la opinión del conspicuo senador D. Antonio Royo Villanova, que opina, según he visto reflejado en un diario local (1), que no deben de ser cosa buena las zonas francas, cuando a pesar del tiempo transcurrido no ha podido aprobarse en las Cámaras francesas el proyecto de ley tan ansiosamente solicitado por Marsella. ¿Es que para que en España se permitan las zonas francas hemos de esperar a que Francia las conceda a sus puertos? ¿Es que en esto, como en tantas otras cosas, se pretende que lleguemos tarde, por querer que vayamos a la zaga de Francia? ¿Es que las ventajas que para España reporten las zonas neutrales, y en especial la de Barcelona, no serán mucho mayores y más eficaces si empiezan a funcionar las nuestras antes que las francesas, la de Barcelona antes que la de Marsella?

En la lucha que tienen entablada los tres puertos y en la que hoy por hoy aparece Génova predominante, ¿es posible que triunfe Barcelona concentrando hacia su puerto todo el comercio mundial, y haciendo de España el centro del movimiento comercial del mundo? Sería posible si todos trabajáramos en ello con entusiasmo, sin prevenciones ni suspicacias.

Hágase la zona franca en el puerto de Barcelona, y allí acudirá en masa el comercio sudamericano que antes acudía a Liverpool y a Hamburgo, y que ahora, no pudiendo acudir a aquellos puertos, acude todo él a Génova; allí acudirá también el comercio

(1) *El Noticiero*, 8 de Enero de 1915.

oriental que hasta ahora iba a Marsella, y que en vez de ir a aquel puerto francés, preferirá el de Barcelona, cuando encuentre en este puerto las facilidades que da la zona franca. Hágase la zona franca en Barcelona, y se conseguirá la mayor baratura de los fletes, porque los buques tendrán la seguridad de no verse obligados a hacer en lastre el viaje de retorno; y se multiplicarán dentro y fuera de la zona franca las operaciones mercantiles e industriales, que son el principal fundamento de la vida social; y con la plétora de vida que así se producirá, se obtendrá mayor remuneración para el trabajo en todas sus formas, así para el trabajo del patrono, como para el trabajo del obrero, que lo encontrará más abundante y más retribuído.

Y estas ventajas que reportará la zona franca no serán exclusivas de Barcelona o de cualquier otro puerto que se establezca. No. Así como el bien es siempre difusivo, como la vida tiende siempre a propagarse, esta mayor actividad se irá extendiendo y lejos de limitarse a la ciudad, ni siquiera a la provincia, que contenga la zona franca, iráse extendiendo por todos los ámbitos de la Nación.

Conveniencia reconocida por todos.

¿Qué tiene, pues, de extraño que, según antes he indicado, y ahora aduzco como tercer argumento, la conveniencia nacional de las zonas francas haya sido reconocida por todos? Y añadí, al ver la sorpresa que esta generalidad del concepto os producía, ya diré quiénes son todos. Recordemos antes que está reconocido universalmente como criterio de verdad el consentimiento unánime de todos; es decir, que basta que todos convengamos en una

afirmación, en cualquier orden de ideas, para deducir en buena lógica que el hecho que todos afirmamos como cierto, debe ser cierto necesariamente. Y aplicando este criterio lógico al caso concreto actual, resultará que si todos convenimos en que el establecimiento de las zonas francas en nuestros puertos ha de ser conveniente a la nación española, queda *ipso facto* probada esta conveniencia.

¿Pero quiénes son todos los que en ello convienen? Vamos a detallarlo. Está reconocida la conveniencia nacional de las zonas francas, por las naciones sudamericanas, que a grandes voces piden que les abramos nuestros puertos, como antes he detallado respecto de Cuba, Chile, Argentina y alguna otra; y por el Gobierno español a quien, por el mero hecho de recibir una sencilla excitación de la Cámara de Comercio de la Habana en este sentido, le ha faltado tiempo para abrir y poner en estado de funcionamiento la zona franca en el puerto de Cádiz.

Está reconocida la conveniencia nacional de las zonas francas, por los diferentes puertos que de ellas esperan gran incremento mercantil: por el puerto de Cádiz, a quien ya se ha concedido por decreto, y por otros muchos puertos, no diré ya Barcelona, sino además Sevilla, Vigo, Valencia, Santander, Bilbao y hasta Algeciras, según hoy mismo he leído; todos los cuales se preparan ya para pedir su correspondiente zona franca en cuanto sea aprobado, o acaso antes de que se apruebe, el proyecto de Ley presentado a las Cortes.

Está reconocida la conveniencia nacional de las zonas francas, por aquellos que a ellas se oponen alegando que ya no nos hacen falta, puesto que no tenemos colonias, y que su establecimiento hubiera sido conveniente cuando las teníamos o si las tuviésemos aún.

Este criterio que creo haber hallado implícitamente en alguno de los párrafos del folleto de las entidades zaragozanas, fué indicado de un modo explícito por el distinguido abogado aragonés, mi querido amigo, D. Víctor Navarro, en la conferencia que contra las zonas neutrales dió el 31 de Diciembre próximo pasado en el Salón Blanco de la Acción Social Católica de esta ciudad. Dijo, si no oí yo mal, que únicamente podríase admitir para España el proyecto de zonas neutrales en el caso de que tuviéramos colonias, y para estrechar los lazos que con ellas nos unieran. Y ese mismo modo de pensar mantienen muchos de los impugnadores del actual proyecto de zonas francas: ¿para qué, dicen, queremos zonas neutrales, si no tenemos ya colonias a quienes abrir nuestros puertos? Sólo es admisible, añaden, que haya zonas francas en las naciones de régimen proteccionista, cuando así les conviene para fomentar las relaciones de su propio comercio colonial.

De manera que estamos de acuerdo partidarios y adversarios del actual proyecto, en que éste sería conveniente para España, si poseyéramos aún el imperio colonial cuyos últimos restos se perdieron en la gran catástrofe de 1898.

Ahora bien; si no tenemos colonias, materialmente, sujetas al dominio político de la metrópoli, podemos tenerlas, moralmente, mediante las relaciones mercantiles que unan, con los lazos de la actividad comercial e industrial, a las que fueron nuestras antiguas colonias, con la madre España, que si fué antes su metrópoli política, podría ser en lo futuro su metrópoli mercantil, mediante el establecimiento de las zonas francas. En el primero de mis argumentos, os he probado cuánto han de contribuir ellas al fomento de esas relaciones, puramente mercantiles, y cómo pueden llegar hasta hacer de nues-

tra España el centro comercial de la gran federación Ibero-Americana, tantas veces soñada, y que mediante las zonas francas en nuestros puertos resulta perfectamente realizable.

Está reconocida, por fin, la conveniencia nacional de las zonas francas, por todos los españoles que sin reparo ni objeción ni protesta de ninguna clase, vieron que por decreto se establecía la zona franca en el puerto de Cádiz, sin que nadie pensara entonces que ello pudiese perjudicar a las industrias del interior. ¿Por qué no se ha hecho oposición a la zona franca del puerto de Cádiz, y en cambio se levanta una oposición formidable al pedir Barcelona una Ley de carácter general, que haga aplicable a otros puertos que estén en condiciones para ello, lo que en Cádiz se ha hecho sin protesta de nadie? A esta observación contestan las entidades zaragozanas en la página 14 del folleto que tengo en mis manos:

«Si la opinión no se soliviantó al enterarse de la concesión del puerto franco de Cádiz fué, en primer lugar, porque los beneficios que se concedieron a la ciudad andaluza son mucho más limitados que los que pide ahora Cataluña, y en segundo término, porque el desarrollo industrial de Cádiz, necesitada de recobrar su vida mercantil suspendida desde la pérdida de las colonias, no permitía temer una absorción de la industria del interior.

»Aquel dictamen del Senado, de que hablábamos antes, ha servido de base para regular la franquicia del puerto de Cádiz, que se ha concedido además con carácter circunstancial y por vía de ensayo, atendiendo muy especialmente a las operaciones de tránsito y depósito de mercancías que hoy se han dificultado mucho con la clausura de buen número de puertos de Europa.

»Harto hará Cádiz con defender su vida mediante

ese beneficio, real y efectivo tan sólo en el caso de ser único en el Mediterráneo, y ningún daño por consiguiente puede sobrevenir a los demás a consecuencia de la franquicia que se le ha otorgado».

Prescindiendo de que muy bien podría yo aplicar a Barcelona lo que el folleto dice de Cádiz, prescindiendo del mayor o menor número de zonas francas que se admitan en todo el litoral español, resulta de los párrafos que acabo de leer que estamos de acuerdo, quienes pedimos la zona franca para Barcelona, y quienes firman el folleto, en la conveniencia de una zona neutral, sin precisar el puerto en que se establezca, *con tal que sea única en el Mediterráneo*. Está, pues, reconocida por todos la conveniencia de una zona franca en el Mediterráneo, ya la pidamos unos para Barcelona, ya la admitan otros para Cádiz.

Mas ahora quisiera tener yo aquí aquel mapa de Europa que estuvo no sé para qué en la sesión pasada, porque... la verdad es que hace bastantes años que yo estudié Geografía, y entonces se me dijo que el puerto de Cádiz estaba en el Atlántico y no en el Mediterráneo. Y desgraciadamente aun no ha terminado la guerra europea, y por tanto, no ha sufrido todavía, que yo sepa, el mapa de Europa la gran dislocación que se dice será consecuencia de esta tremenda conflagración mundial; pero por grande que sea esta dislocación, no creo que pueda llegar a tanto que se atreva a trasladar un puerto de un mar a otro, llevándolo como en volandas por encima del Estrecho.

Cuando leí por vez primera este *lapsus* en el folletón de un diario local(1) que empezó a publicar en aquella forma el texto del folleto, y que suspendió su publicación al tercero día de empezarla, creí

(1) *Heraldo de Aragón*, 5 de Enero de 1915.

que se trataría de un error de copia o de caja y apenas hice caso de ello; pero cuando vi el mismo error en el propio folleto, al leerlo por segunda vez, comprendí que el error de copia es imposible, pues yo no hallo la manera de rectificarlo, si se quiere hacer conservando el sentido gramatical y la lógica ilación del párrafo en que tal error se ha cometido.

Si conviene, pues, que haya una zona franca en el Mediterráneo, en lo cual todos estamos de acuerdo, no es ésta la del puerto de Cádiz.

Principales objeciones.

¿Cómo se comprende, después de todo lo dicho, que se combata un proyecto cuya conveniencia nacional queda demostrada? Vamos a recoger y rebatir algunas de las objeciones de mayor fuerza que contra el proyecto se han formulado. Las reduciré a cinco, que consideraré por el siguiente orden:

Primera. Contradicción que se supone entre lo dicho por el *Fomento*, de Barcelona, en otras épocas y ahora.

Segunda. Autoridad de un tratadista catalán que se presenta como opuesto a las zonas francas.

Tercera. Gravísimos perjuicios que se dice que las zonas francas, y en especial la de Barcelona, irrogarán a la industria del interior de España, especialmente a la aragonesa.

Cuarta. Contrabando que en grande escala se presiente que se ha de efectuar a través de las zonas francas.

Quinta. Inoportunidad del proyecto.

Supuesta contradicción del Fomento.

Casi al comenzar, el folleto de las entidades zaragozanas, en sus páginas 8 y 9, pretende echar en cara al Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona una contradicción que sería gravísima si fuese cierta. Dice así el folleto:

«Ya en 1873 algunos diputados andaluces y gallegos manifestaron la conveniencia de convertir en puertos francos los de sus respectivos distritos. Entonces los proteccionistas pusieron el grito en el cielo, diciendo que la realización de aquel proyecto llevaba consigo el planteamiento del librecambio absoluto.

»El *Fomento de la Producción Nacional* se opuso enérgicamente a la demanda en términos que debemos recordar ahora, para que se tenga presente la palmaria contradicción que existe entre el criterio de ayer y el de hoy.

»Decía, entre otras cosas, el *Fomento de la Producción Nacional de Barcelona:*

»Desde el momento en que se declarasen puertos francos los de Andalucía y Galicia, sería forzoso hacer lo propio con los restantes puertos marítimos y abolir las aduanas de los Pirineos, que sólo servirían para hacer dar un rodeo dispendioso en busca de los puertos francos a las mercancías que se dirigiesen al mercado de la Península.

»Los puertos francos serían una desgracia para Galicia y Andalucía, como lo serían para las restantes provincias de España...»

Hay que notar lo primero que los párrafos que acabo de leer están tomados de una obra que sobre *Puertos francos* publicó en 1901 D. José Elías de Molins, de quien son en parte, aunque aquí

no se le menciona, y aunque en la traslación se han mutilado los párrafos leídos. Dice el señor Elías de Molins en las páginas 73 y siguientes de aquel libro, y por poco que recordéis lo que he leído antes, notaréis la identidad en la parte que ha copiado el folleto:

»En España no faltaron partidarios de las ciudades francas que han intentado llevar a la práctica sus ideales.

»En 1873 algunos diputados andaluces y gallegos manifestaron el deseo de convertir en puertos francos los de sus respectivas provincias. En compensación de los ingresos que dejaría de percibir el Estado con la supresión de aduanas, proponían como fuente de ingresos, que las provincias favorecidas con la franquicia pagasen una cantidad igual al Erario a la que redituaba el pago de derechos arancelarios.

»Ante tamaña pretensión los proteccionistas pusieron el grito en el cielo diciendo que la realización de aquel proyecto era pura y simplemente el planteamiento del librecambio absoluto. El *Fomento de la Producción Nacional* se opuso enérgicamente a la demanda en los siguientes términos:»

Y aquí copia el Sr. Elías de Molins gran parte de aquel informe del Fomento, de la cual en el folleto de las entidades zaragozanas, sólo se ha copiado el primero y el último párrafos.

Si pudiese yo ahora leeros aquel informe íntegro veríais desaparecer la tan ponderada contradicción; pero ni debo yo molestar tanto vuestra atención, ni hace falta alguna su lectura para mi propósito. Basta lo que he leído y la distinción que he procurado establecer al principio de esta conferencia, para que comprendáis la gran diferencia que esencialmente existe entre los puertos francos que para sus puertos pedían en 1873 los diputados andaluces y galle-

gos por una parte, y por otra las zonas francas que se ofrecen en el proyecto que ahora discutimos. Entonces se pretendía hacer de aquellas provincias verdaderos territorios libres, por los cuales hubieran podido entrar en dichas provincias, y en el interior de España, toda clase de mercancías sin sujeción alguna a trabas aduaneras ni derechos arancelarios. Lo que ahora se nos ofrece es cosa completamente distinta.

Y no es justo ni lógico tachar de contradicción, o de inconsecuencia, a quien entonces se opuso a una cosa reconocidamente perjudicial, y completamente distinta de la que ahora defiende.

Autoridad de un tratadista catalán.

Además de los párrafos citados en que las entidades zaragozanas que firman el folleto, copian, sin nombrarlo, al Sr. Elías de Molins, por lo menos otras tres veces aparece citado el mismo autor en el propio folleto: una de ellas citado por su nombre, y las otras dos llamándole *un tratadista catalán.*

Así, en las páginas 12 y 13, dice el folleto:

«Una autoridad en esta materia, D. José Elías de Molins, dice a propósito del ejemplo de las zonas neutrales extranjeras:

»Sería una gran locura pedir una amplia zona »franca para Barcelona igual a la que hoy tienen »establecida Hamburgo y Copenhague».

Y en la página 23, añade:

«No alcanzamos a ver, dice un tratadista catalán, las ventajas de conceder generosa hospitalidad a los industriales extranjeros en una zona franca, para que fabriquen...»

Y en la página 32, se lee:

«La verdad triunfará siempre del error—dice un tratadista catalán—y por más que en alas de la ilusión levantemos castillos en el aire, no cambiaremos el curso de los sucesos y los hechos.....»

El tratadista catalán a quien se cita dos veces en esta forma, y otra vez llamándole por su nombre, haciendo con los textos citados el argumento de autoridad, es el mismo a quien al comenzar el folleto se copia sin mencionarle. Es el Sr. D. José Elías de Molins, que publicó en 1901, con ocasión de las primeras gestiones hechas sobre zonas francas en Barcelona, un tratado sobre puertos francos en el cual he tenido yo estos días ocasión de aprender, acaso cuanto sé en esta materia.

Las entidades zaragozanas parece que quieren presentar al Sr. Elías de Molins como opuesto al proyecto de establecer una zona franca en el puerto de Barcelona, y respecto de ello y de la manera de presentar las citas hay que hacer las siguientes observaciones:

Hay que notar, en primer lugar, lo poco concreto de las citas, ya por no hacerse referencia siquiera al título de la obra de que se toman los textos copiados, ya por el hecho de no citar al autor por su nombre más que una vez, limitándose a decir en las otras *un tratadista catalán*, con lo cual el lector que no tuviese la suerte que he tenido yo de dar con el original copiado, podría creer que son varios los tratadistas catalanes opuestos a las zonas francas; y nada más lejos de la verdad. Los autores del folleto no han podido copiar, sino de un solo autor catalán, cuya autoridad al querer presentarlo hoy como opuesto a las zonas francas, no tiene el más pequeño fundamento.

En efecto; el libro del que se han tomado aquellos párrafos, titulado: «Puertos francos. Puertos de

Marsella, Génova y Barcelona» y publicado como ya he dicho en 1901, constituye para la época en que se publicó un tratado muy completo sobre los puertos francos, y un estudio detallado del régimen a la sazón vigente en los puertos de Marsella, Génova y Barcelona, y de los proyectos para su respectivo mejoramiento. El objeto principal de su autor, parece que fué contestar por su parte al cuestionario comprendido en la Real orden de 7 de Diciembre de 1900, aplicando principalmente a Barcelona el problema que en ella se planteaba.

El señor Elías de Molins, después de estudiar el régimen y situación actual de los puertos de Marsella y Génova, emprende igual estudio para el de Barcelona, comparando detenida y concienzudamente los diversos proyectos y emplazamientos que ya en 1901 se indicaban para su posible zona neutral, entre los cuales menciona: el gran proyecto del delta del Llobregat con sus cuatro mil hectáreas de extensión, que el señor Elías de Molins rechaza, considerándolo como utópico; el otro proyecto más reducido que comprende parte del anterior, como ya he indicado antes; otro proyecto que instalaría la zona neutral al Norte del puerto de Barcelona en la desembocadura del Besós, así como los anteriores al Sud en la del Llobregat; otro proyecto que transformaría en zona neutral lo que hoy es el barrio de la Barceloneta, cuyas casas habitadas habría que derribar, lo cual no sería nada nuevo, sino simple repetición de lo que se hizo en Hamburgo al transformar este puerto y darle su organización actual, pues en lo que hoy es zona franca del puerto de Hamburgo tuvieron que desalojar sus viviendas más de 20.000 habitantes; y finalmente, otro proyecto más reducido que cualquiera de los anteriores, por el cual se instalaría la zona o depósito franco en el edificio llamado Depósito Comercial, que se po-

dría ampliar con otros anexos. Y al examinar todos estos proyectos el señor Elías de Molins, ya en 1901, no se oponía a una zona neutral dentro del puerto de Barcelona, sino que se oponía únicamente a una gran zona neutral, fuera y lejos del puerto, para lo cual consideraba que en aquella época, en 1901, no estaba preparado el puerto de Barcelona.

Vése por tanto, que la oposición del Sr. Elías de Molins, aun limitada como era a los grandes proyectos, distaba todavía mucho de ser absoluta; era tan sólo circunstancial, y fundada en que a su juicio en 1901 el puerto de Barcelona no estaba preparado suficientemente para admitir en su proximidad tamañas zonas neutrales. Quien conozca el estado actual del puerto de Barcelona, y pueda compararlo con lo que era al principiar el presente siglo; quien pueda apreciar como pude apreciar yo en mi último viaje, en que tuve ocasión, que en otros viajes anteriores no había tenido, de ver y contemplar de cerca cuanto se ha hecho, y cómo ha crecido y desarrollado en los últimos quince años, y cómo sigue creciendo y desarrollándose aquel hermoso puerto; comprenderá también que si el Sr. Elías de Molins escribiese hoy su tratado, se puede afirmar sin miedo a equivocarse que el citado autor modificaría hoy su opinión, y consideraría al puerto de Barcelona ya capacitado para admitir cualquiera zona franca pequeña o grande.

Y no se crea que esto es puramente afirmación mía personal y gratuita. Compruébanla algunos párrafos que he tomado del mismo libro, principalmente en las últimas páginas, en las que se expone bien claramente el criterio del autor en 1901.

Así en la página 271 al comenzar el último artículo de la obra titulado «Las soluciones», comienza así el Sr. Elías de Molins:

«El lector que siga con atención nuestro estudio,

verá que sólo combatimos la utopia de una *gran zona franca* fuera del puerto, pero no en manera alguna la creación de un *recinto o depósito franco* dentro del puerto de Barcelona.»

Y en la página 278 añade:

«Ojalá que nuevos factores y circunstancias que hoy no existen por desgracia, determinen en Barcelona la necesidad de crear esta *zona tipo colosal* que se propone y que no tiene similar en el mundo.»

Y más abajo en la página 281:

«Barcelona no puede ser el único puerto que tenga recinto franco, pero no pueden ser muchos, y la regla segura para determinar qué ciudades deben tener una zona en franquicia, ha de ser el mismo interés general e importancia de su puerto.»

Y finalmente en la página 283, parodiando la frase que en un celebrado drama se pone en labios de Don Fernando, el de Antequera: «Primero es tener Castilla y luego tendremos Rey»; termina el señor Elías de Molins su obra con estas expresivas palabras:

«Lo primero que importa es tener buen puerto en Barcelona, que después vendrá todo lo necesario para su complemento.»

Esto escribía el Sr. Elías de Molins en 1901 cuando Barcelona no tenía buen puerto; ahora, que lo tiene bueno, y mejorando cada día, el Sr. Elías de Molins debe figurar lógicamente entre los que pedimos lo necesario para su complemento, la zona franca. Cae, pues, por su base el argumento de autoridad que algunos pretenden hacer contra las zonas francas, fundándose únicamente en la del Sr. Elías de Molins.

Supuestos perjuicios al Interior.

Vengamos ya a la tercera objeción, al gran argumento, al argumento Aquiles, que se hace contra las zonas francas. Dícese que ellas han de ocasionar grandes, gravísimos perjuicios a la industria del interior de España, de un modo muy especial a la industria aragonesa; y esos perjuicios que se temen, explican para algunos la gran oposición que aquí se hace contra el proyecto, de la cual se consideran como causa eficiente. Esta es la verdadera objeción, este es el verdadero argumento, que, si fuese fundado, podría aceptarse contra las zonas francas; y ya he dicho al comenzar mi conferencia, y ahora repito, que si yo pensara que pudieran tener fundamento esos gravísimos perjuicios, con los cuales hasta se teme por algunos la ruina y la despoblación de Aragón, no me hubiera atrevido a abrir los labios para venir a defender aquí las zonas francas.

Pero yo no veo en este argumento, sobre todo cuando se presenta con carácter general, más que temores, hipótesis, presunciones, prejuicios, si me permitís esta palabra, de que tales perjuicios se produzcan, o puedan producirse, al establecerse las zonas francas y especialmente la de Barcelona.

Comúnmente se presenta el argumento con tal generalidad, que hasta se llega a decir que las industrias establecidas fuera de la zona franca no podrán resistir la competencia de aquellas que en la zona franca funcionen, en condiciones que se dice y se pondera serán mucho más ventajosas. Pero esto sería cierto si los artículos fabricados en la zona franca pudiesen penetrar en el interior sin satisfacer derechos, como alguien hubiera podido creer al principio, cuando no se había fijado bien la exten-

sión de la franquicia. Ahora que ya sabemos todos que esta franquicia se establece únicamente para las relaciones exteriores, que las materias que del interior entren en la zona franca, deberán satisfacer los correspondientes derechos de exportación, como si saliesen para el extranjero, y que los productos que de la zona franca penetren en el interior, deberán pagar los derechos de importación máximos, según la columna primera del arancel, pierde mucho de fuerza aquel argumento que en todo caso resultaría aplicable sólo a las industrias exportadoras.

Aun así, se mantiene la generalidad del argumento, y tanto se quiere ponderar con él la probable ruina de toda la industria interior española, que se incurre en aquel error lógico expresado por el aforismo: *quad nimis probat, nihil probat.* Sí, lo que prueba demasiado no prueba nada, y esto es lo que precisamente ocurre con aquel argumento.

Si fuese cierto que todas las industrias del interior de España habrían de sufrir los efectos de la competencia hecha desde las zonas francas, hasta el punto de que a causa de ella habríamos de ver cerrados fábricas y talleres, y despoblados los campos; si eso fuese cierto, tales efectos no se limitarían a Aragón, no se limitarían al interior de España; se extenderían a toda parte de la nación que no fuese zona franca; y una de dos, o se cree que los catalanes pedimos que nuestra zona franca abarque Cataluña entera, o somos ciegos y no vemos que al pedir la zona franca para el puerto de Barcelona, pedimos la ruina del resto de Cataluña, aun de la propia Barcelona, en todo aquello que no sea su zona franca. Yo no sé cuál de los dos extremos de este dilema debe ser más absurdo. Sé, en cambio, que no hay quien acepte el primero; pero sí, que muchos de los que esgrimen contra las zonas francas el argumento de los perjuicios causados a la

industria del interior, no tienen reparo en aceptar y en pronosticar que estos perjuicios los ha de sufrir la propia industria catalana en la parte que no se establezca dentro de la zona neutral. ¿Pero es que se cree que en la zona neutral de Barcelona podrá instalarse y tener cabida toda la industria catalana? ¿Es que se piensa que aun tomando el proyecto máximo del delta del Llobregat con sus cuatro mil hectáreas de terreno, han de caber en estas cuatro mil hectáreas todos los talleres, todas las fábricas, no diré ya de Cataluña entera, ni tampoco de la provincia de Barcelona, pero ni siquiera las de la propia ciudad de Barcelona solamente? ¿Es que se figura alguno que los fabricantes del llano de Barcelona piensan derribar las fábricas hoy existentes para reconstruirlas dentro de la zona franca; o que para evitarse tanto trabajo, van a subirlas sobre camiones a propósito, que deslizándose por carriles convenientemente instalados, las lleven hasta la zona franca, como diz que se hace en Nueva York para cambiar de sitio algún edificio?

Ni es materialmente posible que se instale dentro de la zona franca siquiera una fracción muy pequeña de la actual industria española; ni es aceptable que la competencia haya de arruinar a toda industria que quede establecida fuera de la zona franca; ni es admisible que al pedir Cataluña entera como pide la zona franca para Barcelona, fuésemos tan ciegos los catalanes que no viésemos que con ella pedíamos la ruina de Cataluña. *Quod nimis probat, nihil probat.* El argumento carece completamente de fuerza.

Pero hay todavía otra razón que lo destruye por completo. Todas las ciencias, aun las más teóricas tienen su parte experimental; y por muchos razonamientos y elucubraciones apriorísticas con que se quiera probar una tesis, ella cae por su base si la

experiencia o la observación de los hechos no la confirman. Aquel *experientia patet* de los escolásticos, ha sido y será siempre el más sólido de los argumentos. Y la experiencia nos demuestra la poca fuerza de la objeción que estoy rebatiendo.

Estamos en un caso análogo al de querer emplear por vez primera un nuevo material de construcción. Antes de emplear la nueva piedra se ensayan su dureza, su resistencia y otras cualidades físicas, para ver si podrá dedicarse a aquel objeto. Pero si se trata de una piedra que jamás se haya usado, por muchas pruebas que con ella se hagan, siempre cabrá el temor de que la piedra sea heladiza, de que no pueda resistir las heladas de unos pocos inviernos.

Así puede parecer el caso presente. La nueva piedra que vamos a ensayar, es la zona franca; las heladas que algunos temen no pueda resistir, son los supuestos perjuicios causados al interior de la Nación..... Pero no, la zona franca no es un nuevo material, no es una piedra nueva, se ha usado ya en construcciones de mucha importancia y ha resistido las heladas de no pocos inviernos. La piedra no es heladiza, *experientia patet*, si no hay otra razón que impida usarla, puede utilizarse sin temor alguno.

Zonas francas como las que defendemos, existen desde hace muchos años en puertos de muy diferentes naciones. Cíteseme una nación, una sola, en la cual la creación de la zona franca haya irrogado a las industrias del interior el más pequeño perjuicio; y yo cerraré mis labios en este momento, reconociendo la razón del único argumento de alguna fuerza aparente que contra las zonas francas se haya esgrimido.

¡Si la experiencia prueba lo contrario! ¡Si cuando se fueron a plantear las zonas francas en otras naciones, se esgrimieron en ellas los mismos argumentos

que se esgrimen hoy aquí contra la zona franca de Barcelona, y en Francia contra la de Marsella! ¡Si esto mismo ocurrió en Alemania con la zona franca de Hamburgo, y en Dinamarca con la de Copenhague; y la experiencia ha demostrado cuán infundados eran tales prejuicios!

Decía en 21 de Marzo de 1901 el Fomento del Trabajo Nacional, al contestar la primera pregunta del cuestionario que tantas veces he citado (1):

«Cuando se propuso crear el puerto franco de Hamburgo, se manifestó en el Imperio alemán gran hostilidad contra su establecimiento, y la misma Administración prusiana lo concedió con extraordinarias prevenciones. Y salieron los argumentos de costumbre: o sea que los productores nacionales saldrían perjudicados y perderían los mercados exteriores que ya poseían, alegando que serían substituídos por los artículos extranjeros, fabricados en los puertos francos; que habría gran contrabando; que para depósitos y préstamos no harían falta, puesto que había otras instituciones, a más de facilidades legales que llenaban cumplidamente estos fines; que la franquicia no contriburía a aumentarlos, y por último, que los extranjeros se apoderarían de las transacciones en la zona neutral, repercutiendo sobre el tráfico general. Y en efecto: se equivocaron tanto, que aquel puerto, a la sazón mezquino, es ahora, después del de Londres, el primero del mundo, llevando ventaja últimamente al de Liverpool. Los beneficios que ha reportado a la industria alemana, son realmente maravillosos; a tal grado, que han producido una verdadera revolución económica en aquel imperio.....»

Y más abajo, añade:

«De la propia suerte, cuando se creó el puerto

(1) *El Trabajo Nacional*, núm. 1.197, pág. 335.

franco de Copenhague, todo Dinamarca lo juzgó una locura, y a la empresa arrendataria le costó no poco trabajo allegar capitales por creerlo un negocio absurdo y, por tanto, ruinoso. El éxito, sin embargo, puede calificarse de colosal.»

Si prescindimos de la generalidad del argumento, y queremos considerar cuáles son las industrias concretas que se dice serán perjudicadas, por no poder resistir la competencia que les harán las de las zonas francas; nos encontramos con que, olvidando que sólo se podrán establecer en ellas las industrias concretamente determinadas en el decreto de concesión de cada zona, una tras otra se van enumerando tantas especies de industrias, que el argumento vuelve a tomar aquel carácter general que ya hemos visto le quita todo su valor lógico.

Así en el folleto de las entidades zaragozanas se dan como desahuciadas: la industria azucarera con la fabricación de mermeladas, la de conservas vegetales, la de las harinas y sus derivados, la de saquería, lonas e hilados de lino y cáñamo, la de los aceites, y otras muchas que se citan allí con menos detalle. Respecto de todas ellas, lo que se dice en el folleto tendría valor lógico si se tratase de establecer puertos con franquicia absoluta, no tratándose como tratamos de zonas con franquicia relativa. Y si dispusiera yo de tiempo bastante para descender al detalle, sin molestar vuestra atención, de la que estoy abusando en demasía, veríamos que unas están ya arruinadas, otras por nacer todavía, otras luchan ya con la competencia de ciertas fábricas de Levante, y todas con la carestía de los transportes, problema distinto del de las zonas francas.

En un informe de la Cámara Agrícola publicado en los diarios locales el día 1.º del corriente, después de unos párrafos en que se expone el argumento con carácter general, se mencionan como

ejemplos de industrias concretamente perjudicadas en ocho párrafos numerados en este orden: las fábricas de azúcar, las de conservas vegetales, las de licores, las de disminución de alcoholes, las de embutidos y carnes en conserva, envases o salazones, las de galletas, las de curtidos y las de tejidos e hilados. Y por si esta letanía pudiese a alguien parecerle corta, se añade a continuación: «Lo dicho de estas industrias se podría demostrar casi en general», volviendo así a la generalidad del argumento, que le quita toda su fuerza.

¿Qué más? Hace muy pocos días se remitió al señor Presidente del Consejo de Ministros un telegrama de la Federación Patronal de Zaragoza, pidiendo la retirada del proyecto de zonas neutrales; y como si no fuera bastante para darle fuerza la prestigiosa firma del señor Presidente de la Federación, le siguen otras doce firmas de los presidentes de otros tantos gremios. Y yo no puedo creer que todos ellos al firmar temiesen que las industrias que representan pudieran ser perjudicadas por las zonas francas; yo quiero pensar que algunos de ellos firmaron aquel telegrama únicamente por solidaridad; y me obliga a pensarlo así, el ver que entre aquellas firmas se halla hasta la del presidente del gremio de *peluqueros*.

El fantasma del contrabando.

Pasemos ya al otro argumento del fraude o contrabando que se dice posible, digo mal, probable, es poco aún, se da como seguro, que se ha de realizar en grande escala a través de las zonas francas: también se presenta este argumento con mucha fuerza aparente, sin ser más que otro argumento hipotético y de prejuicio.

Se ha querido ponderar que el puerto en que se establezca una zona franca, se habrá de convertir en un foco de contrabando. Pero es fácil comprender que es mucho más difícil el contrabando en las zonas francas que en los puertos abiertos, como es más difícil que pasar por una puerta abierta por donde entra y sale todo el que quiere, pasar por otra puerta cerrada y perfectamente vigilada.

El contrabando en las zonas francas ha de luchar con tales dificultades que lo van a hacer no sólo extremadamente difícil, sino hasta me atrevería a decir imposible. Lo primero que se exige es que la zona esté completamente cerrada; y para que os forméis idea de cómo se proyectan esos cierres, me limitaré a deciros que solamente para el cierre del proyecto máximo de la zona del delta del Llobregat, se proyecta un doble muro que cierre todo su perímetro de diez kilómetros, dejando en medio un espacio libre para camino de ronda, y que dando a ese muro por término medio cuatro metros de altura y 0'50 de espesor, se presupone para su construcción nada menos que 800.000 pesetas(*). La zona franca estará vigilada exterior e interiormente, tanto por el Estado cuanto por la Sociedad concesionaria, que tendrán uno y otra el mayor interés en que el contrabando no se realice. La zona franca, finalmente, estará deshabitada; en ella queda prohibido habitar, consumir y vender al por menor.

Si con todas estas condiciones se cree aun posible el fraude, si aun así fuese posible el contrabando, todavía esto no sería razón para que dejaran de establecerse las zonas francas; lo sería únicamente para tomar todas las medidas y multiplicar todas las precauciones, que contribuyan a evitar el fraude. Y si se quiere argüir que por muchas precauciones que

(*) *El Trabajo Nacional*, núm. 1.197, pág. 347.

se adopten, no se ha de poder evitar que alguna vez sea burlada la vigilancia, entonces todavía diré que no es esa manera de argüir.

Porque, discurriendo de igual manera, ¿es que debería prohibirse la fabricación de explosivos, porque alguna vez, manos tan cobardes como criminales, hayan sembrado con ellos la desolación por las calles de Barcelona? ¿Es que no debería consentirse la venta en ningún modo de ciertos medicamentos, para que no se produzcan crímenes nefandos, como el que hace pocos días ha llenado de estupor al pueblo madrileño? Ni deberíamos embarcarnos, para evitar el peligro de un naufragio; ni aventurarnos a montar en tren, para no ser víctimas de algún choque o descarrilamiento. Y aun resultaría que tenía razón, y obraba cuerdamente, una señora, muy de su casa, que conversando un día sobre asuntos culinarios, díjome que ella jamás usaba el perejil como condimento; y al preguntarle yo por qué lo hacía, contestóme casi con indignación: ¿No sabe usted, que es de Ciencias, que el perejil y la cicuta se parecen tanto que es muy fácil confundirlos, y que la cicuta es un veneno de los más activos?

Oportunidad del proyecto.

Queda ya únicamente por rebatir la objeción de la inoportunidad del proyecto, argumento que según he leído, tanto empeño tuvo mi querido amigo, nuestro diputado señor Marqués de Arlanza, en que se hiciera constar en las conclusiones de la Asamblea celebrada ayer en el Palacio Provincial. Parece ser éste el último reducto, la última trinchera, desde la cual han de atacar el proyecto de zonas francas sus adversarios. Cuando ya se les rebatan todos los argumentos, cuando se vean obligados a reconocer

que el proyecto, sin ser perfecto como no lo es ninguna obra humana, no es tan malo como se pretendía; todavía les quedará el recurso de decir: el proyecto es inoportuno; no es este el momento más adecuado, hay que guardarlo para mejor ocasión.

¿Y cuál será para ellos la mejor ocasión, después que tantas hemos desperdiciado durante quince años? Si no se plantea ahora, si no se establecen cuanto antes las zonas francas, terminará la guerra europea (y bien sabe Dios cuánto deseo que pronto termine), quedará expedita la navegación hacia los puertos que hoy están bloqueados, tendrá su zona franca el puerto de Marsella; y cuando los adversarios de hoy, convencidos tardíamente de la bondad de lo que pedíamos, pidan las zonas francas a voz en grito, tendrán que contestar que es tarde ya, y que han dejado perder la ocasión más oportuna.

¡Ojalá que nuestras peticiones hubieran sido acogidas algunos años atrás! ¡Ojalá que al declararse la guerra europea, en 1.º de Agosto pasado, hubiéramos tenido zonas francas en pleno funcionamiento en algunos de nuestros puertos! Ellos hubieran acaparado el comercio americano, el comercio mundial, acudiendo a ellos las naves que hoy, pasando de largo por nuestras costas, van a descargar sus mercancías al puerto de Génova.

Consecuencia final.

Voy a terminar; que ya es hora de que deje de molestar vuestra benévola atención.

Pero, permitidme, que al concluir, saque una consecuencia final de todo cuanto acabo de exponeros, que acaso permita que mi trabajo que nada vale, pueda conducirnos a algún resultado práctico.

De todo cuanto ante vosotros he razonado, creo

poder deducir como lógica consecuencia, que no tiene razón de ser la oposición rotunda, la obstrucción manifiesta, que aquí se pretende hacer contra las zonas francas, por parte de los que a ellas se oponen sistemáticamente, pretendiendo que no llegue a ser Ley, ni el proyecto que dentro de pocos días va a discutirse en las Cortes, ni cualquier otro proyecto de zonas francas o neutrales que a aquél substituyese. No, no hay derecho para lanzar en absoluto, como lanzan algunos, el grito de: ¡No queremos zonas neutrales! ¡No queremos zonas francas!

He probado, creo haber probado, que el proyecto es conveniente para la Nación española: si todavía hay quien entienda que con él se puedan perjudicar intereses locales o regionales; lo procedente no es oponerse a él en redondo. Lo procedente es, según mi modo de ver, aceptar en tesis el proyecto como base de discusión; aportar a él con buena voluntad las enmiendas, las adiciones que lo mejoren; las limitaciones, las reglamentaciones que eviten los peligros que en él se pretende encontrar.

De esta manera, lejos de evitar el espectáculo, que sería tristísimo, de ponerse frente a frente las regiones del interior y las del litoral de España por creer encontrados sus respectivos intereses; se dará el cuadro hermosísimo de que, unidos como verdaderos hermanos, procuremos todos aunar nuestros esfuerzos, para llevar a la mayor perfección posible un proyecto que tantos beneficios puede reportar a España entera.

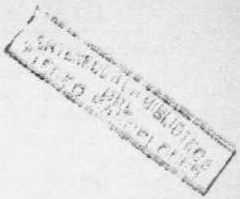
¡Quisiera Dios que mi pobrísima conferencia de esta tarde fuese un pequeño grano de arena aportado a esta obra de paz y concordia; y yo le cantaría eternos himnos de gratitud y de alabanza!

Cataluña y Aragón, llegando a una inteligencia que deje a salvo sus respectivos intereses, pueden hacer mucho en este sentido. Porque hay que re-

cordar que Aragón y Cataluña, que según es de ver en el libro de la Historia, tanto más grandes fueron cuanto más unidas; pueden renovar, unidas nuevamente como regiones hermanas, aquellos tiempos gloriosos en que nuestro Señor Rey Don Jaime I conquistaba islas y reinos, para regalar uno de éstos a la corona de Castilla; en que nuestros abuelos los almogávares paseaban triunfante su gloriosa enseña hasta Atenas y Neopatría; en que según el decir de uno de nuestros vates, ni un pez se atrevía a asomarse sobre las aguas del Mediterráneo, sin llevar grabadas al dorso las armas Aragonesas.

Y España, tanto más grande cuanto más unidas estén todas sus regiones, dando ejemplo a las demás Aragón y Cataluña, no será, no, aquella nación moribunda que nos pintaba el Sr. Marraco al comenzar anteayer la primera de estas conferencias, y cuyos despojos se preparasen a repartir sus herederos, los cuales en todo caso no serían las actuales regiones, sino las naciones extranjeras que, contemplando la agonía de nuestra madre, aguzarían sus garras para disputarse los últimos girones de aquel manto que algún día cubriera la redondez de la tierra. Antes al contrario, unidas y vivificadas todas sus regiones por la mancomunidad de las provincias en que fueron disgregadas hace un siglo, robustecidos su comercio y su industria por el nuevo vigor que a ambos han de comunicar las zonas francas en sus puertos, España estrechará otra vez entre sus brazos a sus antiguas colonias, unidas nuevamente a ella por la mancomunidad de intereses mercantiles; y volverá a ser así la señora de dos continentes y la dominadora de los mares.

He dicho.



Día 13 de Enero de 1915.

Conferencia de D. Marcial Trilla y Rostoll, Secretario de la Junta Directiva y de la Sección de Cultura del CENTRE CATALÁ de Zaragoza.

Señores:

Jamás habría podido soñar mi pobre personalidad en el inmenso honor con que hoy se ve coronada al ocupar este sitio, honrado por las más ilustres mentalidades de Aragón. Podéis creer que casi temo sea una osadía insigne el que yo lea ante vosotros estas cuartillas, pergeñadas en la fiebre de estos días de lucha entre los que se creen intereses encontrados.

Por eso empiezo este trabajo solicitando de antemano vuestra benevolencia, pues he de intentar aquí la defensa del establecimiento de las llamadas zonas francas en diversos puertos españoles. Reconozco, desde luego, que todo cuanto yo diga ha de ser contra la opinión de la inmensa mayoría de los que tengáis la atención de escucharme. Pero ya disteis una prueba de civismo al escuchar a mi distinguido amigo y paisano Sr. Ríus y Casas, la cual os agradezco vivamente, creyendo que al escucharle con atención, no sólo a él hicisteis merced, sino que a vosotros mismos os adornasteis con la práctica de las virtudes cívicas que todo pueblo moderno y consciente no debe jamás abandonar.

El Sr. Rius y Casas, al notificarme su intervención en este cursillo de conferencias, me dijo que por al-

gún miembro del Ateneo se le había indicado la conveniencia de que yo también tomase parte; es claro que de hacerlo sería a favor del establecimiento de las zonas francas. Al oir tal cosa, casi la llegué a considerar como una broma del Sr. Rius. Pero cuando me aseguró ser cierto, me negué a ello, pues no me consideraba lo suficientemente capaz de venir a representar aquí el pensar de mi amada tierra en contra del pensar de Zaragoza. Después recapacité y acepté la invitación. Yo creo que todos los ciudadanos debemos defender lo que creemos ha de servir al engrandecimiento de nuestra Patria. Y podéis tener la seguridad de que si pensara que la implantación de zonas francas había de perjudicar a Zaragoza, yo no diría ni una palabra, puesto que he demostrado bastante cómo la aprecio, defendiendo muchas veces en algunos periódicos locales sus intereses como si se tratara de los míos propios.

No esperéis tampoco brillantez en este informe mío. Yo soy un trabajador que vive de su sueldo, y que en las horas que el trabajo le deja libres emborrona a veces cuartillas para hablar de asuntos de actualidad candente. Quisiera en este momento poseer la elocuente palabra del Sr. Gascón y Marín para fascinaros como él lo hizo, con bellas frases y brillantes imágenes. Pero yo no sé decir ni una palabra en público. He de fiar a la pluma la concreción de las ideas, y claro está, que siempre tendré desventaja al compararseme con los oradores que me han precedido. He de advertir también que ni el señor Rius y Casas tuvo, ni yo tengo, intención de molestar a nadie, ni a nadie llamó él ignorante y analfabeto. Muy al contrario: confieso ser tan torpe que no he entendido muchas de las cosas, muchos de los razonamientos que aquí se han expuesto.

Así, pues, encomendado a vuestra bondad, voy a dar lectura a mi trabajo.

La oposición al proyecto es cuestión política.

«La política, la maldita política, tal como se siente y se practica, extravía las cuestiones de más vital interés, hace que no se resuelvan o se solucionen mal los problemas que más importan a la riqueza nacional y, por tanto, al porvenir de la patria».

Con este párrafo empieza un artículo publicado en el número 1.491 de *El Economista*, de Madrid, correspondiente al 19 de Diciembre último, titulado «La verdad sobre zonas neutrales». Es decir, que dos días antes de que el Gobierno del señor Dato presentase a las Cortes el famoso proyecto de zonas francas, un periódico financiero de Madrid ya aseguraba que en este asunto, puramente económico, se habían mezclado intereses políticos. ¿Por qué hacía tan prematuramente, aun antes de conocer el texto del proyecto, semejantes afirmaciones aquel autorizado periódico? ¿Cómo sin saber si el proyecto nonnato había de perjudicar a alguien decía *El Economista* que la política se iba a mezclar en este asunto? Un poco más abajo nos da la explicación de sus temores, diciendo:

«Esto ocurre con el tema de las zonas francas, que por haber sido llevado al Parlamento por los diputados catalanes y por haber iniciado el debate Cambó, a quien se suponía en tratos y conjuras con La Cierva y Maura, ha dado ocasión a un debate político acalorado, insidioso, de pasiones, en vez de estudiarse friamente en una discusión documentada y serena».

Así hablaba por aquel entonces *El Economista*. Dos días después se presentaba a las Cortes el proyecto de zonas francas, levantando la protesta de al-

gunas provincias de la Nación, a las cuales han dicho sus hombres representativos que iba a causar la ruina. ¿Pero es esto cierto? ¿Es verdad que la implantación de ese régimen en algunos puertos causará la ruina de la agricultura, de la industria y del comercio del interior? En el folleto en que las entidades zaragozanas han condensado todos sus argumentos, así se quiere demostrar. Y así se ha dicho también aquí durante el desarrollo de este curso de conferencias. Sin embargo, a pesar de todo, los catalanes seguimos creyendo lo contrario.

Diferentes veces, en el transcurso de estos días, se ha dicho aquí lo que es zona franca y su diferencia con depósito franco y puerto franco. Bien claro está, además, que lo que nosotros pedimos es la zona franca tal como ésta se entiende en toda la acepción de la palabra. Es decir, que al pedir la zona franca queremos que ésta sea «una porción de terreno, debidamente limitado y cerrado, junto a un puerto de mar, al cual, a los efectos fiscales, se da el carácter de exento para las mercancías nacionales y extranjeras que en él entren o se transformen con destino a la exportación». Al especificar, pues, tan claramente la petición, no hay confusión posible. En los puertos francos o en los depósitos francos, las mercancías que en ellos entren no podrán sufrir transformación alguna. Unicamente podrán hacerse ciertas manipulaciones que no alteren su naturaleza. De manera que si en el proyecto presentado por el Gobierno del señor Dato se dice: «establecimiento de zonas francas», en esta acepción verdadera deberá entenderse y, por lo tanto, no habrá interés por parte de nadie en que se confundan los términos.

Cataluña, que, como aquí se ha reconocido, ha marchado siempre a la vanguardia del progreso en España, ha solicitado diferentes veces el estableci-

miento de las zonas francas, principalmente a raíz del desastre colonial. Cuando los últimos restos de nuestro un tiempo poderoso imperio colonial se hundieron a la vez que nuestra marina de guerra, España se encontró con que la exportación a aquellas colonias, que ascendía ya a 400 millones, no podía salir de la Península. Claro está que la mayor parte de esta cifra correspondía a Cataluña, y esto provocó en aquella región una gravísima crisis industrial. Buscando remedio al mal se pensó en el establecimiento de zonas francas, y en 1901, una Comisión del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona marchó a Madrid a formular ante el Gobierno la petición de esta reforma económica, proponiéndose que la concesión fuese hecha a la Junta de Obras del Puerto. Inmediatamente, el Ministerio de Obras públicas dictó una Real orden creando una Comisión especial para que señalara los límites de la zona neutral proyectada, y el Ministerio de Hacienda redactó un formulario. En la Memoria con que se contestó a este último, se proponía la construcción de la zona franca en el delta del Llobregat, que abarcaba una extensión de 4.020 hectáreas y 34 centiáreas. El presupuesto general de las obras necesarias, incluyendo el doble cierre de mampostería, cuyo valor se señalaba en 800.000 pesetas, ascendía a 27 millones 990.000 pesetas, en números redondos. Pero el valor de los terrenos disponibles era de 78 millones de pesetas, resultando, por tanto, un remanente a favor de la zona de más de 50 millones de pesetas.

En el informe con que la Junta de Obras del Puerto contestó al Interrogatorio del Ministerio de Hacienda, se decía, que la favorable situación del puerto de Barcelona en el Mediterráneo exige que se le dote de instituciones y medios para que adquiera la preponderancia que le corresponda, antes

que Génova ensanche la esfera de acción de su depósito franco o establezca Marsella la zona neutral, que de larga fecha viene preparando.

Hacíase resaltar en el informe que era preciso aprovechar los cordiales lazos existentes entre las Repúblicas Sudamericanas y su antigua Metrópoli y recordaba que el factor principal del poder colonial de Inglaterra se debía a la centralización comercial en sus puertos de todos los productos de su vasto imperio, y que Alemania, con un régimen proteccionista muy parecido al nuestro, comprendió a tiempo los beneficios de la extraterritorialización de tres de sus puertos principales, llegando sus colosales beneficios a inundar con sus productos la propia Inglaterra y no encontrando más competidor en el mundo que la República de los Estados Unidos de Norte América, incluso en las Repúblicas del Sur, donde es vergonzoso ver cómo gentes de otra raza se han adueñado de los mercados que genuinamente nos pertenecían, y que por incuria tenemos abandonados.

Entendían los informantes que las necesidades de los mercados nacionales exigían un régimen de moderada protección y tener alguna prescripción aduanera, como, por ejemplo, la zona franca, a fin de aprovechar las ventajas de combinar nuestra producción con la extranjera, negociar con ella y llevarla al mercado mundial. Con ello, la mayor parte de nuestros productos agrícolas aumentarían de valor y encontrarían más fácil salida para los mercados extranjeros. Aumentaría también considerablemente la marina mercante.

«Barcelona—añade el informe—no aspira a ningún privilegio; tiene conciencia de sus deberes y al pedir para sí lo que tienen otras ciudades europeas, sólo busca la manera de aumentar la riqueza nacional, procurando para la España mercantil, industrial

y marítima los laureles que en otras edades debió a su tradicional ardimiento».

En cuanto a las operaciones mercantiles o industriales que en el interior de la Zona podían hacerse, decía la Junta del Puerto, que como es sabido, está formada por las representaciones de las entidades barcelonesas: «Deberían ser limitadas para no perjudicar las establecidas en el país...»

Para evitar el fraude proponía la forma en que debía hacerse la inspección aduanera y que podía ser tan completa como se quisiera, y mucho mejor, desde luego, que la que se pueda hacer en un puerto abierto.

Contestando a la pregunta sobre quién debía ser la entidad explotadora de la zona, contestaba la Junta informante: «Dado el modo de ser de nuestra Patria, no parece conveniente entregar la zona a una empresa particular por los peligros que semejante privilegio podría irrogar al comercio, estableciendo el monopolio a favor de una determinada entidad, cuyo fin sería el lucro».

Aconsejaba que el Estado debería crearla y conceder después su explotación a la Junta de Obras del Puerto, la cual llevaría una contabilidad aparte, para que nunca fuesen aplicados los fondos del puerto al sostén de la zona.

En idénticos términos se expresaba el Ayuntamiento de Barcelona, y la Diputación decía asimismo en su informe que no podrían tener acceso en la zona o ser objeto de importación en ella los artículos o mercancías de procedencia extranjera que fuesen similares a los de la producción nacional, insistiendo sobre este punto después en lo que llamaba operaciones fabriles o industriales, diciendo que habían de ser limitadas las industrias que se permitan en la zona, para no perjudicar a las ya establecidas en el país.

El Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, a fin de acrecentar estos ramos de la actividad nacional, aconsejaba en su informe la implantación de la zona franca, citando los maravillosos efectos obtenidos con las establecidas en el extranjero, siendo de opinión que las zonas complementan el régimen proteccionista.

La Cámara de Comercio opinaba que, dado nuestro régimen igual que el que rige en Alemania, debería establecerse la zona tomando por patrón las de Hamburgo y Copenhague y que para el establecimiento de industrias debería oirse a los centros económicos más directamente interesados.

La Sociedad Económica de Amigos del País decía que debería tenerse presente que las industrias establecidas en la zona no podían perjudicar a las que ya exportan.

Pues bien. A pesar de todos estos deseos de armonizar los intereses nacionales, que se podían ver bien claros en todos los informes; a pesar del risueño horizonte en el que se dibujaba como una majestuosa aurora la reconstitución de España, el levantamiento de esta pobre nación del sopor mortal en que había caído después del desastre, a pesar de todo esto, el intento fracasó por la oposición violenta de las regiones, soliviantadas contra Cataluña. Nadie, sin duda, se tomó la molestia de estudiar el asunto, de leer los informes de las entidades oficiales de Barcelona. Y la Ciudad Condal tuvo que resignarse a sufrir las consecuencias de la pérdida de las colonias, a pasar del mejor modo posible la grave crisis industrial, demostrando, a pesar de todo, su vitalidad potente y haciendo cara al Destino, que con tantos latigazos ha cruzado su cuerpo de matrona señorial. ¿A qué se debió, pues, la oposición a la zona franca barcelonesa por aquel entonces? Forzo-

so será creer que a lo mismo que cree ahora *El Economista:* a la política.

Cádiz y Barcelona.

Dos años más tarde, el Sr. González Besada presentó un proyecto de ley autorizando el establecimiento de depósitos francos en los puertos que se creyese conveniente, siempre que tuviesen aduana de primera clase. Este proyecto fué leído en el Congreso en 23 de Octubre de 1903. Tampoco prosperó, a pesar de que en su artículo 4.º decía: «Podrán introducirse en los depósitos francos todas las mercancías cuya importación en España no esté prohibida o limitada por leyes especiales y todas las nacionales cuya exportación esté permitida».

Y aquí sí que hay ahora un fenómeno bien notable. El 23 de Octubre de 1903 fracasa un proyecto de depósitos francos por la oposición de todos. Y en 1914 se concede por Decreto el depósito franco al puerto de Cádiz, sin que nadie alce la más ligera protesta. ¿Qué criterio es este? ¿Qué diferencia hay para que ahora sea bueno lo que antes era malo? En el folleto de las entidades zaragozanas quiere justificarse esto diciendo que «si la opinión no se soliviantó al enterarse de la concesión del puerto franco de Cádiz, fué, en primer lugar, porque los beneficios que se concedieron a la ciudad andaluza son mucho más limitados que los que pide ahora Cataluña, y en segundo término, porque el desarrollo industrial de Cádiz, necesitado de recobrar su vida mercantil, suspendida desde la pérdida de las colonias, no permitía temer una absorción de la industria del interior».

En 1903 Cataluña pidió el Depósito franco para

el puerto de Barcelona en la misma forma que ahora se ha concedido a Cádiz. Pero era Cataluña la que lo pedía entonces. Y basta que la petición viniese de allí, para pesar sobre ella la maldición que parece gravitar sobre todos los anhelos de aquella hermosa tierra.

El otro argumento que se da para justificar la concesión a Cádiz puede refutarse diciendo que lo mismo, exactamente lo mismo habría sucedido si en lugar de Cádiz hubiese sido otro puerto de mayor importancia, Sevilla, por ejemplo, y aun Valencia. Y hasta supongo yo que si a alguna de estas poblaciones se les hubiese concedido por decreto la zona franca, tampoco habría protestado nadie. Además, se dice que el depósito franco del puerto de Cádiz se había concedido con carácter circunstancial y por vía de ensayo.

Si esto es así y además anteriormente se reconoce implícitamente que Cádiz no tiene movimiento industrial, ¿por qué no se ha hecho el ensayo con el puerto que se cree habría de perjudicar más al interior, según unos, o proporcionar mayores beneficios, según otros? ¿Es que cuando se prueba una caldera no se le hace alcanzar el mayor número de atmósferas de presión, o cuando se recibe un puente no se carga éste con el peso máximo, que tal vez jamás llegará a soportar? ¿No se han de buscar siempre en los ensayos los casos más desfavorables? Pues entonces, ¿por qué se ensaya el depósito franco en Cádiz, donde la industria y el comercio son reducidos? Se ha puesto la excusa de haberlo solicitado la Cámara de Comercio de la Habana. Harto menguada es la razón para que podamos tomarla en serio.

Se ha llegado a decir que «el ensayo de Cádiz no se toma como tal, sino como hábil pretexto para avanzar un paso más en el camino de los privilegios,

y como un escudo tras el que se pretenda anticipar la respuesta de los cargos que intenten lanzarse contra los exclusivistas». Es decir, que hablando más claro, se dice que el Gobierno de Dato ha concedido el depósito franco á Cádiz preparando el terreno para contentar a los catalanes. ¿En qué quedamos? El depósito franco, tal como se ha concedido a Cádiz no es perjudicial, y a nadie se le ocurre protestar. Sin embargo, tiene que prepararse el terreno para conceder otro tanto a los catalanes. De esto deducimos que lo que en Cádiz no perjudica, es ruinoso para toda la nación concedido a Barcelona. Hace mucho tiempo que este sistema se halla implantado en España.

En el mismo caso nos encontramos con el dictamen emitido por la Comisión del Senado en 7 de Diciembre de 1912. Este proyecto de ley es casi el mismo que el que se presentó al Congreso de 1903. Se han hecho en él algunas modificaciones y adiciones. Pero en general, viene a establecer lo mismo que aquél. Este proyecto tampoco prosperó, porque inmediatamente habría hecho uso de él Cataluña.

Los supuestos perjuicios.

Después de toda esta serie de vicisitudes, hemos llegado al proyecto presentado por el Gobierno Dato en 21 de Diciembre de 1914, y ya antes de su aparición en el Parlamento tuvo la virtud de excitar los ánimos de algunas provincias. ¿Por qué esto? ¿Cómo ya antes de saber lo que en el proyecto se disponía, las gentes levantaban airadas sus puño? contra los catalanes que excitaban al Presidente del Consejo de Ministros a su presentación? ¿Es que sin conocer dicho proyecto ya adivinaban los ma-

les que podía acarrear? Bien extraño es todo cuanto desde mucho tiempo atrás viene sucediendo con el proyecto de zonas francas, de depósitos francos y de puertos francos. Se invocaba como el mayor mal el perjuicio que causaba a los trigos y a los vinos. Y ahora que en el proyecto actual están exceptuados los vinos y los trigos, se sigue haciendo oposición al proyecto, porque ahora es ya a toda la industria, a todo el comercio y a toda la agricultura. Por lo menos, así no se podrá exceptuar otra vez lo que se pida.

Se ha dicho que la corriente comercial del interior se dirigirá hacia la zona franca, concentrando en torno suyo la oferta, y, como consecuencia, la depresión de la primera materia. ¿Pero es que la zona franca va a ser tan inmensa que acapare toda, absolutamente toda la producción interior para que resulte la depresión de la primera materia? Si es así, los productores han de encontrar indudablemente ventaja, y no perjuicio como se supone, puesto que habrá aumentado el mercado de ofertas, y más fácil les será vender en donde mejor les paguen, y seguramente que a la zona franca no le convendrá comprar más caro que el interior, en cuyo caso, los compradores de éste se perjudican. Además, está bien sentado ya en todos los precedentes, que las materias elaboradas en la zona franca, aunque sea con primeras materias del interior, pagarán los derechos arancelarios correspondientes, más el impuesto de transporte. En cuyo caso, bien difícil será que la industria de la zona perjudique a la del interior.

La industria que mayor importancia alcanza en Aragón es sin disputa la industria azucarera. Esta industria se dice que saldrá gravemente dañada si se establece la zona franca. Permitid que os diga que esto no es cierto. En primer lugar, hay que

desechar la idea de que en la zona franca se establezcan fábricas de azúcar, porque sería una enormidad creer que allá se llevase la remolacha necesaria, aunque fuese del extranjero, donde se paga a más bajo precio. Y en segundo lugar, porque la exportación de mermeladas que se cita como panacea salvadora de la industria azucarera en el folleto, aun está por explotar. «Confiaba—dice el folleto—que se consumirían en hacer mermeladas 60.000 toneladas de azúcar.» Mucho confiar es. Pero aun suponiendo que estas mermeladas llegasen a hacerse, tendrían que consumirse en el interior, pues es imposible que se intentase la competencia con las extranjeras, admirablemente hechas y con azúcar mucho más barato. No hay que recordar que además las mermeladas españolas tendrían que pagar unos crecidos derechos de aduanas en el país a que se exportasen, lo cual agravaría considerablemente su desfavorable situación en la competencia. Y no es preciso decir tampoco que si las mermeladas se hacían en la zona franca, para entrar en el interior pagarían los derechos arancelarios por la primera columna, lo cual contrarrestaría las ventajas obtenidas comprando el azúcar barato en el extranjero. Y a propósito del azúcar de Cuba, que se dice podría venir a la zona franca en buenas condiciones para ésta, hay que saber que actualmente los Estados Unidos acaparan todo el azúcar de las Antillas, que compran a bajos precios para sus refinerías, vendiéndolo después a precios altos, con lo que hacen negocios fabulosos. De modo que uno de los mercados que se teme para la zona franca puede considerarse descartado, o cuando menos, problemático.

De Alemania y Austria ya sería más fácil que fuese azúcar a la zona franca. Pero es preciso pensar en que por mucho tiempo pueden tener estas dos

naciones su mercado en otras partes, además de que la zona franca no va a consumir cantidades de la importancia que se supone, aun cuando en ella se instalaran refinerías y fábricas de mermeladas y conservas.

La guerra, afortunadamente ha de terminar, y ojalá sea enseguida. La invasión alemana ha destruído la mayoría de las fábricas de azúcar francesas y las belgas. Además, Inglaterra no tiene actualmente mercado donde adquirir el azúcar para sus refinerías. Al firmarse la paz, seguramente Alemania y Austria, que tienen sus azucareras intactas hasta ahora, podrán suministrar azúcar a Francia, Bélgica e Inglaterra, donde lo podrán llevar más fácilmente que a las zonas francas españolas. Y al no encontrar la zona franca azúcar extranjero disponible, tendrá que recurrir al nacional. Y entonces, la industria azucarera española podrá llegar a producir esas 200.000 toneladas que, según el folleto, es la única manera de que pueda salvarse. A la zona franca le será fácil entonces conquistar el mercado de nuestras posesiones de Africa, y así, comprando el azúcar en España sin pago de derechos y vendiéndolo allí en la misma forma, podría encontrar la ganancia que le faltaría si tuviese que llevar la materia elaborada al extranjero.

Ved, pues, cómo el principal argumento que se expone en el folleto para defender la industria de Aragón contra las zonas francas, está sentado sobre una base falsa.

Pero aun hay más. Uno de los conferenciantes que aquí han expuesto sus opiniones es contrario al régimen proteccionista y entusiasta partidario del librecambio. Es un axioma que en Aragón, como ya he dicho, la principal industria es la azucarera. En ella están comprometidos los capitales de muchas familias, viven de ella gran número de obre-

ros, resolviéndose así en la época terrible del invierno el problema del hambre, precisamente cuando más se agravan en todas partes las crisis del trabajo, y los labradores encuentran con el cultivo de la primera materia un ingreso bien saneado. Pues bien. Aplicad el régimen de librecambio, cesad en la protección a las industrias, suprimid el elevado arancel de 80 céntimos que hasta la rebaja del impuesto tenía el azúcar, y el de 60 que actualmente tiene, y veréis qué resultados más desastrosos tiene para Aragón. El mercado español se vería invadido por el azúcar extranjero, que se vendería mucho más barato, y como consecuencia de ello, las azucareras aragonesas tendrían que cerrar sus puertas dejando en medio del arroyo, sin pan ni trabajo, a miles de obreros, creándose una gravísima situación a la que no se encontraría solución fácilmente, y que aun se agravaría más por la falta del cultivo de la remolacha en el campo.

¿Véis cómo a la sombra del régimen proteccionista vive la principal industria aragonesa? ¡Cuántos y cuántos intereses no están sujetos a esta protección! Entonces, ¿por qué decís constantemente que los aranceles están hechos exclusivamente para Cataluña, que vosotros no los disfrutáis, y que «es como si un pobre se quejara de su pobreza y le dijera un rico: porque usted quiere es pobre: Dios hizo la tierra para todos los hombres: ¡hágase con su parte!»? (1) ¿No está palpable que estos mismos aranceles os aprovechan a vosotros? ¿No se ha llegado hasta a conceder leyes especiales para la industria azucarera, como sucedió con la ley de Osma, completamente proteccionista? Si vuestros hombres representativos piden el librecambio y reniegan de los aranceles porque protegen la industria catalana,

(1) Conferencia del Sr. Giménez Soler. 9 de Enero de 1915.

sin reparar en que también protegen a la aragonesa, ¡bien parados van a quedar Aragón y su industria, sus capitalistas y sus obreros y hasta su gente del campo, a pesar de que estos valedores blasonan de sociólogos! Nosotros no lo entendemos así. Enviamos nuestros representantes a las Cortes para que nos defiendan a todos. Y claro está que si les exigimos esto, ellos se preocuparán de estudiar el mejor modo de complacernos.

Y claro está también, que para proteger a la industria catalana no se les ocurrirá pedir el librecambio, sino un arancel proteccionista.

El tópico de las tarifas.

Se habla también en el folleto de que las tarifas ferroviarias protegen asimismo a Cataluña, queriendo hacer ver que no hay razón para ello. ¿Es que vosotros creéis que las Compañías, regidas la mayor parte por comités extranjeros, iban a favorecer a Cataluña sólo por ser quién es? No los supongo tan desinteresados. Alguna razón ha de haber en ello, y esta razón, necesariamente ha de traducirse a metálico que llene sus cajas y haga repartir dividendo a los accionistas. Porque es preciso ver que mientras en España el producto líquido respecto del capital en acciones es de 0,40 por ciento en las redes de vía ordinaria y 1,63 por ciento en las de vía económica, tenemos que en Francia alcanza la cifra de 10,87 por ciento, 3,27 en la Gran Bretaña, 3,62 en Suiza, y 4,99 en los Estados Unidos de Norte América (1). Y si viesen los administradores de nuestras Compañías que la causa de obtener un tanto por

(1) Eduardo Maristany. *La Conferencia ferroviaria de 1905*. Tomo VI.

ciento tan reducido era el conceder a Cataluña tarifas más reducidas, ya procurarían equipararlas a todas las demás. No, no es esta la razón. Si se dice en el folleto de la Cámara de Comercio que las expediciones de vidrios y espejos a Lisboa resultan más caras enviándolas por Badajoz que enviándolas por Reus-Tarragona-Hospitalet, no se tiene en cuenta la competencia que en el litoral hace la vía fluvial a la terrestre, y que para contrarrestar lícitamente aquélla, es preciso abaratar el transporte, y por consecuencia, mejorar las tarifas. Otras muchas razones de orden técnico podrían oponerse a este argumento, que harían interminable este trabajo.

Pero si ya no se quisiera escuchar razonamientos, voy a leer lo que el Sr. Maristany dice al final del tomo VI de su gigantesca obra *La Conferencia ferroviaria de 1905:*

«Y ahora, antes de terminar, cuatro palabras nada más, para que el piadoso lector dedique un recuerdo a aquella bendita Comisión *Permanente,* nombrada por R. D. de 1.º de Diciembre de 1905, con objeto de estudiar los asuntos ferroviarios y proponer al Gobierno lo mejor para armonizar los intereses del Comercio y de las Compañías, ya que desde principios del año pasado de 1907 no se ha reunido dicha Comisión, ni ha sonado para nada el bueno de su nombre.

»La pobre existencia de esta Comisión—decía yo al final del tomo V de esta obra—dió, sin embargo, un fruto apreciable, el Cuadro de mermas naturales de las mercancías, aprobado por R. O. de 16 de Enero de 1907.» Ya se ha visto cómo cae maltrecho este Cuadro de mermas, por virtud de otras Reales Ordenes—que para todo las hay—a instancia de los gremios a quienes no convienen. Este *gran éxito* de la Comisión Permanente, y el que en el Ministerio no se hayan acordado para nada de ella, desde

hace año y medio, a pesar de su *permanencia*, da derecho a creer que si no está enterrada, por lo menos, habrá muerto. R. I. P.»

De modo que, como véis, en 1905 se nombró una Comisión Permanente para entender en las relaciones entre el Comercio y las Compañías. Desde entonces, han pasado más de nueve años, y esta Comisión no ha dado señales de vida. ¿Por qué en lugar de quejaros sentados a la puerta de vuestra casa no habéis removido la famosa Comisión y habéis procurado las mejoras ferroviarias que anheláis? ¿Es que creéis en el proverbio árabe de que estando sentados a la puerta de vuestra casa, veréis pasar el cadáver de vuestro enemigo? Si es así, equivocados andáis. Vuestro enemigo es muy poderoso y tiene larga vida. Y más fácil es que os canséis vosotros de aguardar, que a él le entren ganas de morirse.

Aspecto social de la cuestión.

La despoblación del interior.

Veamos ahora el aspecto social de la cuestión, que vuestros sociólogos os pintan con los más negros colores. La despoblación del interior hacia la periferia, se pone como argumento contra el establecimiento de las zonas francas. El Sr. Giménez Soler dice que al establecerse una de éstas en Barcelona, los hombres correrán allí de «las cuatro provincias catalanas y de las aragonesas y valencianas y de toda España y del extranjero» (1), y no dice de la Luna y de los demás planetas, porque no estamos seguros si aquellos mundos están habitados,

(1) Conferencia del día 9 de Enero de 1915.

y en caso de estarlo, nadie ha intentado aún saltar desde allí a la Tierra. Para que allí fuesen tantos hombres como supone el Sr. Giménez Soler, sería precisa una zona franca mayor que la ciudad de Barcelona. Y hemos de tener presente que siempre en la Ciudad Condal hay una gran población flotante de obreros que no encuentran ocupación. ¿Es que no recordáis los numerosos conflictos a que tan a menudo da lugar la falta de trabajo en Barcelona? ¿Y no creéis que los primeros, por derecho propio, a entrar a trabajar en la zona franca han de ser los obreros barceloneses, que ya ocuparán un buen número de fábricas? La zona franca, por este lado, resolvería el problema en Barcelona. Si la gente del interior marchaba en busca de trabajo a la zona, sería porque aquí no podría vivir, porque aquí no lo tendría. Que nadie abandona tan fácilmente el hogar y el terruño si en él encuentra el pan para sí y para los suyos.

Por otra parte, se quiere hacer creer que el establecimiento de la zona franca sería ahora la causa principal de la despoblación del interior. El afán de buscar remedio a las crisis económicas entre las gentes del interior de España marchando hacia otras tierras siempre ha existido. Miguel de los Santos Oliver, en una conferencia dada en el curso de Expansión Comercial de Barcelona, decía que ya en 1445 el caballero bohemio Barón de Rosmithal anotó en sus escritos acerca de España una sensación que coincidía, «*mutatis mutandis* con la presente distribución productiva de nuestras regiones: una zona periférica, fértil y de tráfico; una planicie central de grandes extensiones desiertas con pequeños oasis en las cañadas o a la orilla de algún río, como ahora; leguas y leguas de llanura sin más que jaras y romero, alguna casa de adobes, algún vuelo de cigüeñas, algunos toros que se lidian, las fiestas

en la plaza de la ciudad convertidos en tribunas los soportales y que cuestan la vida a uno, dos y hasta cinco hombres» (1).

Y si ya en esta época tan remota se notaban los efectos de la periferia, ¿qué no ha de suceder en nuestros días, cuando por razón natural ha debido tomar incremento la riqueza del litoral, aun cuando la del interior no haya progresado en la misma relación?

La zona franca hará correr la gente del interior hacia la costa, se dice. Los que tal afirman no recuerdan el continuo despoblamiento de los pueblos castellanos y andaluces. Y lo peor de este azote emigratorio es que los que se van no paran en el litoral español, no. Vedlos pobres y hambrientos reunir céntimo a céntimo el importe del pasaje en un vapor que los ha de llevar lejos de España, lejos de su tierra y de su hogar, hacinados como montones de carne doliente sobre la cubierta, entre fardos y barriles. Van en pos de una esperanza con el corazón transido de pena y de odio. América es para ellos la tierra de promisión. Y al llegar allí encuentran que también en aquellos países pasan hambre y fatigas y privaciones, si no mueren maldiciendo el momento en que pensaron dejar aquella tierra en que nacieron. ¿No estamos cansados de oir esto constantemente? ¿No tenemos presente casos en que pueblos enteros perdidos en la llanura castellana o entre los campos andaluces, emigran en masa con las autoridades a la cabeza? Entonces, ¿por qué se pretende hacer creer que la zona franca despoblará el interior? Aunque en la zona franca pudiesen caber todos los hombres que suponen vuestros sociólogos, nunca sería perjudicial su influencia, porque estos pobres emigrantes no saldrían de su

(1) *La Vanguardia*, de Barcelona.

patria, no irían a ofrecer sus energías a tierras extrañas, donde han de ser considerados como extranjeros pobres que en su país no pueden comer y van a buscar el pan donde lo encuentren. El temor, pues, de que la zona franca influya en la despoblación del interior y cause perjuicios a la masa obrera, hay que desecharlo. En último término, la acción de aquélla en la cuestión social sería antes bien favorable que perjudicial.

Un famoso argumento: el contrabando.

Otro de los principales argumentos que se oponen al proyecto de zonas francas es el del contrabando. No encuentro nada tan absurdo e ilógico como este argumento. Fundamentar en el peligro del contrabando la oposición, es igual que si en invierno no saliésemos a la calle por temor a coger una pulmonía o que nunca emprendiéramos un viaje, porque a veces suceden catástrofes ferroviarias. Creer que en la zona franca se va a hacer tan gran contrabando que ha de reflejarse en la Renta de Aduanas, es empezar a dudar ya del personal encargado de la fiscalización. Y sobre una sospecha de tal calibre, que tan a lo vivo ataca al prestigio de un Cuerpo de la Administración, no puede sentarse firmemente una razón. Hay que hablar claro. Con ello se quiere decir que los actuales fiscalizadores no cumplen bien su cometido, puesto que se teme que al extender su radio de acción aumente también el delito. Y yo digo que esta sospecha no puede utilizarse como arma de combate, porque es jugar con el honor de muchos hombres, que tienen derecho a exigir se les respete y no se les calumnie. Y si el contrabando existe, ¿no es más fácil la fiscalización

en un recinto cerrado, que en un puerto libre, en las playas llanas o en las costas abruptas? Se dice que no hay que tener en cuenta el cierre de la zona, pues de hacerse contrabando se haría por las puertas. En esta afirmación está la calumnia, porque al decir que el contrabando saldrá por las puertas, es que se cree que algún empleado de la Inspección ha de vender su honor y ser cómplice del contrabando. Y esto no hay derecho a decirlo impunemente.

Por otra parte, la industria de la zona franca sería la primera en evitar el contrabando. Cuando se crean intereses basados en cimientos sólidos y formales, no es preciso buscar el evadir las leyes para obtener un beneficio que puede costar un perjuicio grave si falla un eslabón de la cadena.

Y, en fin: Si el contrabando existiese, búsquese el medio de acabar con él, y no fundéis en una razón tan problemática la oposición al proyecto de zonas francas.

No sólo Barcelona pide la Zona Franca.

Todos los oradores que aquí han tomado parte al hablar de zona franca, se han referido únicamente a la que pide Barcelona. Contra Barcelona se han dirigido principalmenie todas las acusaciones, y si de paso se ha dicho que otras poblaciones del interior también la pedían, es porque hacen el juego a los catalanes. De modo que en definitiva se nos dice a los catalanes que somos unos egoístas, y a los demás, que son movidos por nosotros como unos muñecos de «guignol». Yo no creo tan inconscientes a los peticionarios de otras poblaciones como se pretende hacer ver. En primer lugar, porque los

supongo tan patriotas, por lo menos, como lo seáis vosotros. ¿O es que sólo son españolas las poblaciones que protestan? Se dice que Castilla se opone por solidaridad nacional, desinteresadamente, puesto que a ella ya le exceptúan los trigos y los vinos. Pero esto es absurdo. ¿No es castellana también la provincia de Santander, que también solicita la zona franca? ¿No son de España Bilbao y Sevilla? Muy justas han de encontrar estas poblaciones las zonas francas cuando las piden. Aquí tengo la instancia elevada por la Cámara de Comercio de Bilbao, solicitando del Gobierno la implantación de la zona franca en aquel puerto. Voy a leer algunos párrafos de ella:

«Cuando por Real orden de 22 de Septiembre último se concedió a Cádiz el establecimiento de un depósito franco, anunció V. E. que el Gobierno estudiaba también el problema de las zonas francas proponiéndose amparar las iniciativas de otros puertos que por sus circunstancias reclamen estas facilidades para fomentar el tráfico, y en la nota oficiosa de los dos últimos Consejos de Ministros confirmó los loables propósitos, comunicando que sin nuevas dilaciones se adoptaría en breve el acuerdo oportuno sobre tan interesante reforma, con el laudable fin de atraer a nuestros puertos el comercio de tránsito.

En nuestra capital, por los años de 1901 al 1903, abogóse con entusiasmo por la creación de las zonas neutrales, siendo unánime la opinión favorable de la prensa bilbaina. La Diputación provincial, Ayuntamiento de Bilbao y márgenes de la ría, Junta de Obras del Puerto, Liga Vizcaína de Productores, Asociación de Navieros, Centro Industrial, Círculo Mercantil, Liga Marítima Vizcaína, Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y otras entidades informaron brillantemente sobre la mate-

ria y las aspiraciones vertidas fueron sintetizadas en el dictamen de esta Cámara de Comercio que patrocinó el proyecto de una zona franca limitada, que, sin perjuicio de los intereses industriales creados, diera mayor desenvolvimiento al comercio marítimo. En tal forma el recinto franco, libre de toda traba e investigación fiscal, alentaría el tráfico de exportación y tránsito, ofreciendo las ventajas de libertad, economía y rapidez, siendo sólo vigilado por el exterior para impedir el contrabando y defraudación, beneficios que aumentarán y darán mayor impulso al puerto, si al propio tiempo que se creara la zona franca, se construyeran independientemente de ella depósitos comerciales bajo la inspección directa de la Aduana.

Estos pensamientos, expuestos más tarde al ilustrísimo Sr. D. Estanislao D'Angelo, Director General de Comercio en Agosto de 1913 y en conferencia sobre el terreno celebrada por el Presidente de la Cámara D. Vicente Eulate, D. Valentín Gorbeña, Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto y el Sr. D'Angelo, se convino en las inmejorables condiciones del Puerto Exterior, para instalar una zona con toda clase de garantías a la Aduana. El proyecto que se dibuja en el plano unido a este escrito responde a aquel pensamiento.

Al exteriorizarse ahora la decidida y encomiástica conducta del Gobierno, de conceder zonas neutrales a los puertos que reunan determinadas condiciones, la Junta de Obras, Sindicato de Fomento y Cámara de Comercio, solicitan respetuosamente de V. E. conceda ese beneficio a nuestro magnífico puerto, por las consideraciones que elevamos al superior conocimiento de V. E.»

. . . . . .

«El puerto de Bilbao reune condiciones excepcionales para instalar la zona neutra: por las cualidades

extraordinarias de seguridad del Puerto Exterior, unido a zona fluvial de doce kilómetros, a cuyos bordes cruzan ferrocarriles y tranvías hasta la capital, de donde irradian líneas férreas para la frontera francesa, Norte e Interior de España; por el desarrollo progresivo de un comercio e industria floreciente; por las factorías navales establecidas en su zona para construcción y reparación de buques; por la enorme flota mercante de su matrícula; por ser cabeza de línea de servicios marítimos a la América del Sur y del Norte y para Inglaterra y otros países; por su proximidad con las regiones agrícolas de Aragón, Navarra, Rioja, Alava y Castilla, cuyas regiones recibirían indudables beneficios, y, en fin, por disponer del principal beneficio para la realización de la zona, como son terrenos de una superficie de cinco hectáreas con absoluta garantía para la Hacienda, y que es difícil, si no imposible, hallarlos en ningún otro puerto español en condiciones tan excelentes de situación y economía y que pueden ser utilizados desde el primer momento para el objeto que se ofrecen destinar.»

. . . . . .

«Respecto a las industrias a instalar en la zona, somos de parecer que, en nuestro anhelo ferviente de no perjudicar riquezas creadas, determine la Superioridad lo procedente previo informe de los Centros oficiales de producción regional, que sabrán armonizar los intereses de las industrias peculiares del país con la finalidad de la zona neutra en Bilbao, concesión que ha de constituir un núcleo poderoso de vida comercial, si siempre necesario, hoy doblemente, ante los efectos que la guerra determina con las perturbaciones económicas que a todos nos alcanzan.

»Antes de terminar, conviene señalemos en este escrito, que el Puerto Exterior de Bilbao requiere

tener el complemento de una línea ferroviaria que se enlace con las existentes si se desea asegurar su porvenir. Ello sería inmediata secuela de la creación de la zona franca, cuyo desarrollo y el aumento de tráfico consiguiente marcaría la imprescindible necesidad de construir un ferrocarril, con seguridad de obtener rendimientos elevados al explotarlo.»

Como véis, Bilbao, población floreciente y rica, quiere aprovecharse del proyecto y solicita su inclusión en el número de puertos que gocen de tal beneficio. Y al igual que nosotros, cree que las regiones limítrofes saldrían beneficiadas con ello por la facilidad de encontrar un mercado donde colocar ventajosamente sus productos agrícolas. Y lo mismo dice Santander, puerto castellano, que no puede ser tachado de antipatriota. ¿Por qué, pues, se dirigen todas las censuras contra Barcelona? Si se dice que no es político este movimiento, he de confesar sinceramente que no lo entiendo.

La marina mercante y las Zonas Francas.

Uno de los elementos que abonan el establecimiento de la zona franca es la prosperidad que con ella alcanzaría nuestra marina mercante, postergada ahora. Nuestra marina de comercio arrastra una vida lánguida y penosa. La competencia que las extranjeras le hacen, limitan considerablemente su radio de acción y son escasos los barcos españoles que cada año se botan al mar.

En cambio veamos lo que ha sucedido en Alemania. La ciudad libre de Hamburgo ingresó en el «Zollwerein» o Unión aduanera alemana en 1888, inaugurando este mismo año la zona franca el Emperador. La marina mercante de Hamburgo se com-

ponía en 1881 de 111 vapores y 481 veleros. En 1886 las cifras son 189 vapores y 479 veleros. Se establece la zona franca en 1888 y en 1891 nos encontramos con que la marina mercante ha escalado la cifra de 389 vapores, disminuyendo, como es lógico, la de veleros, por razón natural del progreso de los tiempos. Diez años después los vapores son 531 y en 1911 alcanzan a 708. ¿A qué es debido este florecimiento? Es innegable que a la zona franca, que ha aumentado considerablemente los fletes.

Este crecimiento es todavía más notable en Bremen, unida al «Zollwerein» en la misma fecha que Hamburgo. En 1887 la marina de Bremen se componía de 167 naves de vapor; en 1893 eran éstas 179, y en 1913 sumaban 446.

Podría ir citando los resultados obtenidos en los diversos puertos francos y juntar a ellos el número de toneladas. Pero este trabajo se hace ya excesivamente extenso y abuso sobremanera de vuestra bondad. Nos basta con estos ejemplos para comparar con lo que sucede en España.

Todos sabemos el estado de nuestra marina mercante y no he de repetir lo que he dicho antes. Alemania, que sólo cuenta con 1.900 kilómetros de costa, se ha preocupado constantemente de su marina mercante. «Nuestro porvenir está en el mar», dijo el Emperador al inaugurar el puerto de Stettin. Y así, creando los puertos y las zonas francas, ha conseguido que la marina mercante alemana fuese la primera del mundo. En cambio, España, península y casi isla, con la enorme extensión de sus costas, no se ha preocupado de fomentarla, buscando nuevos derroteros para su florecimiento.

¿Por qué, pues, ahora que la zona franca sería un aliciente para su prosperidad se le niega el apoyo? Pensad que la marina mercante es el más poderoso auxiliar del comercio y de la industria nacionales.

Pensad que al terminar la guerra, la marina mercante alemana no existirá, que tendrá que formarse de nuevo, que la inglesa y la francesa estarán grandemente resentidas. Y entonces la nación que más barcos de comercio tenga, aquélla podrá más fácilmente apoderarse de los mercados mundiales. Que no sólo debe procurarse el poderío de una nación con barcos de guerra y armamentos, sino también, y aun mejor, con las naves mercantes y con las facilidades económicas.

Oportunidad de implantación.

La oportunidad de presentación del proyecto es innegable. Hemos de deplorar vivamente que al estallar la guerra no tuviéramos establecido ya este régimen, puesto que incomunicados todos los puertos de las naciones beligerantes, los barcos no habrían tenido más remedio que acudir a los de las naciones neutrales. Pero ya que no lo tuvimos entonces debe procurarse inmediatamente su implantación. Al terminar la guerra, todas las naciones beligerantes sentirán por gran número de años graves trastornos económicos. De ello se resentirán notablemente su industria y su comercio. Si entonces nosotros estamos preparados, podemos aprovecharnos de esa crisis. Las zonas francas contribuirán a ello, puesto que con sus facilidades nos ayudarán a conquistar los mercados que aquellas naciones hayan tenido que abandonar, favoreciendo además nuestras relaciones comerciales con las Repúblicas sudamericanas, donde España debería ser la única que surtiese los mercados por razones étnicas e históricas.

La zona franca debe implantarse en Barcelona por patriotismo.

La zona franca es precisa en España por patriotismo. Y de todos los puertos de España, el que mejor puede aprovechar los beneficios de esta reforma es el de Barcelona. La implantación de la zona franca en el puerto de Barcelona sería la aparición de un competidor formidable para los puertos de Marsella y Génova, que acaparan actualmente el comercio del Mediterráneo. De los dos puertos, Génova, con depósito franco, es el que sale victorioso. Así, Marsella trabaja por la consecución de una zona franca a donde llamar buena parte del comercio que se lleva la ciudad italiana. Si nosotros fuésemos tan listos que comprendiéramos esto, implantaríamos inmediatamente la zona franca en Barcelona para adelantarnos a Marsella. Pero tal vez los intereses de estas dos poblaciones mediterráneas pesarán más, y así, inconscientemente, vosotros contribuiréis a que una población extranjera se lucre con la riqueza que podía quedar en España y servir de base a la reconstitución de la patria.

Corolario: El proyecto es malo porque lo pide Cataluña.

Antes de terminar he de hacer notar en mi trabajo que por nadie se ha hablado aquí de concordia. Se han hecho afirmaciones violentas, llegando hasta a hablarse de revolución. Nosotros no hemos dicho nada de esto. Nosotros hemos invitado a la paz, a

la discusión noble y serena, que es de donde brota la luz. Aquí se ha contestado que debía rechazarse el proyecto sin discutirlo siquiera. ¿Es o no oposición sistemática esta? Por mala que una cosa sea, siempre es susceptible de mejora. Esto me ha hecho pensar si serán ciertas las palabras de *El Economista* que os he citado al principio y las cuales se encierran en este corolario: *El proyecto es malo porque lo pide Cataluña.* Porque hemos llegado a un tiempo en que todo español que dice mal de Cataluña es un patriota; si un catalán va contra los intereses de su tierra, ese es un «buen catalán»; si un periodista catalán vierte en algún diario de Madrid la bilis de su insignificancia y su fracaso, ese es también un «buen catalán». ¿Qué diríais vosotros si algún aragonés hablaba o escribía en contra de Aragón? Seguramente tendríais para él un calificativo que sólo se aplica a los que hacen armas contra la bandera de su patria.

Y ahora he de haceros constar que mi gratitud será eterna por vuestra benevolencia, y que podéis tener la seguridad de que si he defendido aquí el proyecto de zonas francas, es porque, con la mano puesta sobre el corazón, creo que no ha de perjudicar los intereses de Zaragoza.

He dicho.

TIP. LA ACADÉMICA, CINEGIO, 3